

LA VIE AU GRAND AIR



LE TRIOMPHE POSTHUME

Weymann, le triomphateur du Concours d'aviation militaire, grâce à l'appareil dû au génial cerveau de celui qui a disparu et auquel tout le monde pense, Edouard Nieuport.

(Détails techniques : monoplane Nieuport, moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice intégrale Chauvière.)

(Voir de la page 774 à la page 776 et la double page)

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

THISBÉ ED. PINAUD

EXPORT-AERO
202, Rue St-Denis, PARIS

JOUETS
GROS 101. 209-69 DÉTAIL
Tous les Modèles
Spécialité d'Aéroplanes
Jeux de Salon
Jouets Scientifiques
Les Boxeurs
(Dernier Succès)
Catalogue franco

Porto Franco Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ
et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VI)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

Officiers Ministériels

propriété à Paris: 10 rue Duhesme, 33. 2° rue du Ruisseau, 10. Rev. br. 1200 et 2570 fr. Mise à prix: 800 et 38.100 fr. Adj. Ch. not. Paris, le 28 novembre 1911. à M^e VINGTAIN, n. 26, av. de la Grande-Armée.

vente au Palais, à Paris, le 9 décembre 1911 à 2 h

PROPRIÉTÉ A USAGE INDUSTRIEL A PANTIN
8, route de Flandre, avec immeuble par destination. Contenance: 6.337 mètres env. n. Mise à prix: 300.000 francs. S'adresser à M^{es} PRUNIER, INSOT et MOUILLEFARINE, avoués à Paris.

maison **R. TURBIGO** 53. Cce 345 m. Rev. br. 44.616 f. Paris M. à p. 450.000 fr. Adj. s. 1 ench. n. not. Paris le 12 déc. S'ad. aux not. M^{es} PHILIPPOT HUGUENOT, 50, rue La Boétie, dép. ench.

vente sur licitation, au Palais de Justice, à Paris, le mercredi 29 novembre 1911, à 2 heures.

Maison **RUE CROZATIER, N° 14.**
Revenu brut: 15.205 francs.
Mise à prix: 100.000 francs.
S'adresser à M^{es} PÉRONNE et DUBOURG, avoués à Paris; RAIMOND PÉRONNE, notaire à Paris.

petites Annonces de la "Vie au Grand Air"
IMB.-POSTE, Catal. f°, P. SAVARY, La Rochelle.

WINSLOW'S
Patins à glace et à roulettes

64, Avenue de la Grande-Armée, PARIS



SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DES TÉLÉPHONES
25, Rue du 4-Septembre PARIS

Le Pneu "L'ELECTRIC"
avec ses GOMMES COMPRIMÉES

La Sauce

LEA & PERRINS

— donne du piquant et une saveur délicieuse aux mets les plus variés: —
potages, poisson, viandes, sauces, gibier, volaille et salades.

La véritable Sauce "WORCESTERSHIRE" d'origine.

Vente en gros par LEA & PERRINS, à Worcester, Angleterre; CRÖSE & BLACKWELL, Ltd., à Londres, et toutes maisons d'Exportation en général.



La **LAXI-CONFITURE** guérit la Constipation tout en étant un aliment et même une friandise.

Dans toutes les bonnes Pharmacies et
35, Rue Étienne-Marcel, PARIS
Le seau: 1 fr. 50 - Franco: 2 fr.
ENVOI FRANCO GRATIS DE LA NOTICE ILLUSTRÉE

Officiers Ministériels

Vente au Palais, à Paris, le 9 décembre 1911, 2 heures, en 9 lots, de 4 terrains à Paris

RUE MOZART N° 120 ET 122

Villa Flore. Contenance compris 1/2 sol de l'avenue de la Villa 353 mètres 70 environ; 400 mètres 50 centimètres environ; 301 mètres environ; 342 mètres environ. Mises à prix: 56.000 francs, 40.000 francs, 30.000 francs et 40.000 francs.

4 TERRAINS A BOULOGNE-SUR-SEINE

rue Jules-Bregère et villa des Entrepreneurs. Contenance comprise 1/2 sol de la rue ou de la villa: 109 mètres 82 centimètres environ; 75 mètres 60 centimètres environ; 75 mètres 60 centimètres environ et 151 mètres 20 centimètres environ. Mises à prix: 3.800 francs; 2.600 francs; 2.600 francs et 5.250 francs.

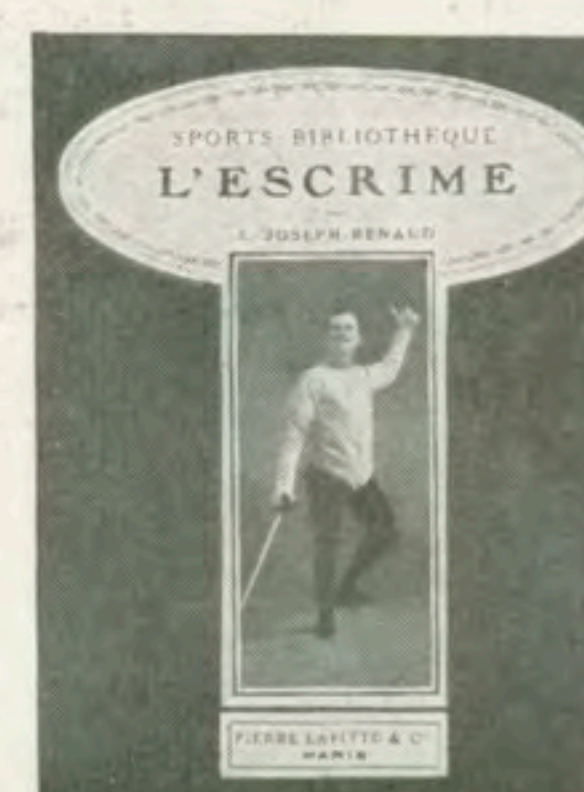
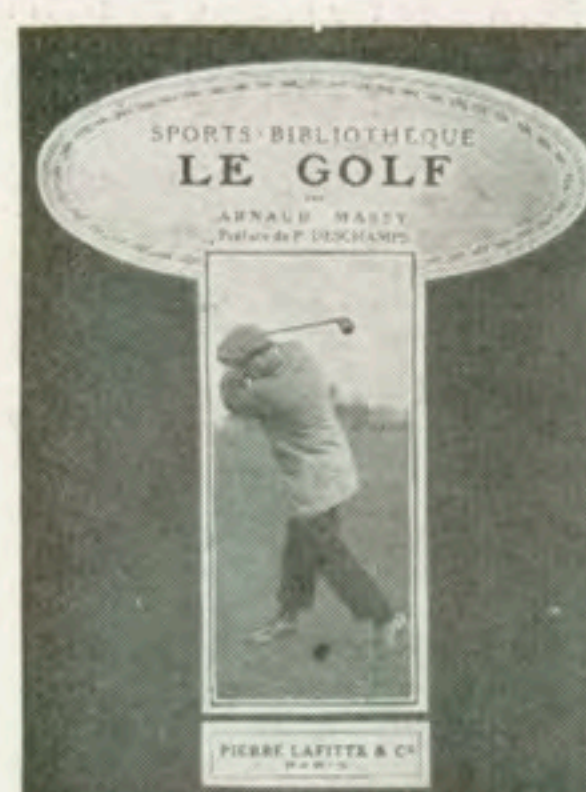
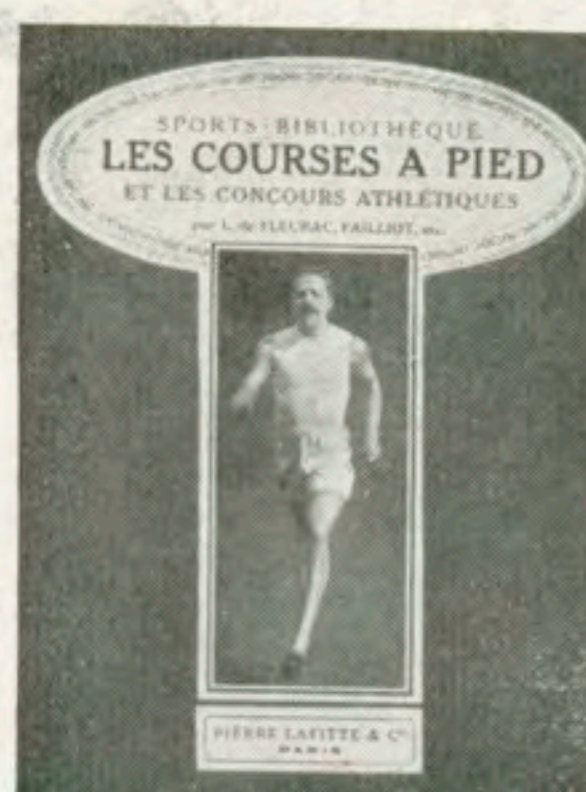
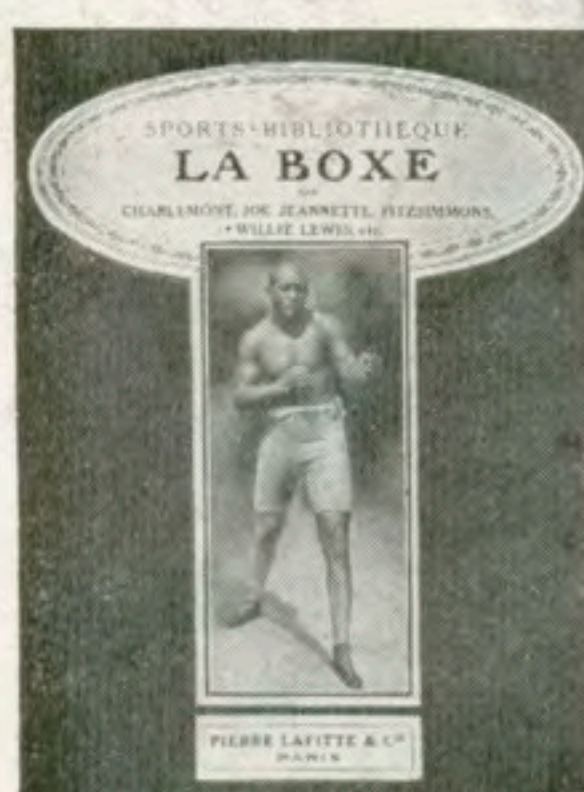
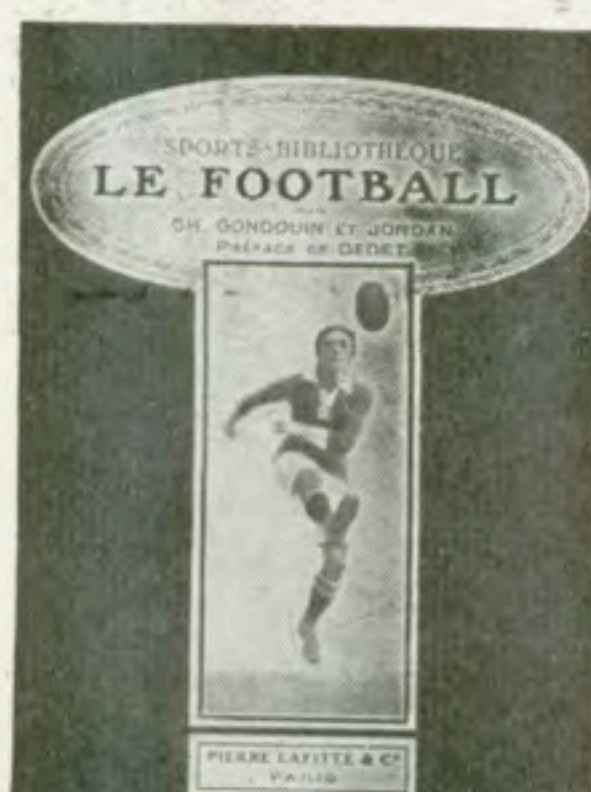
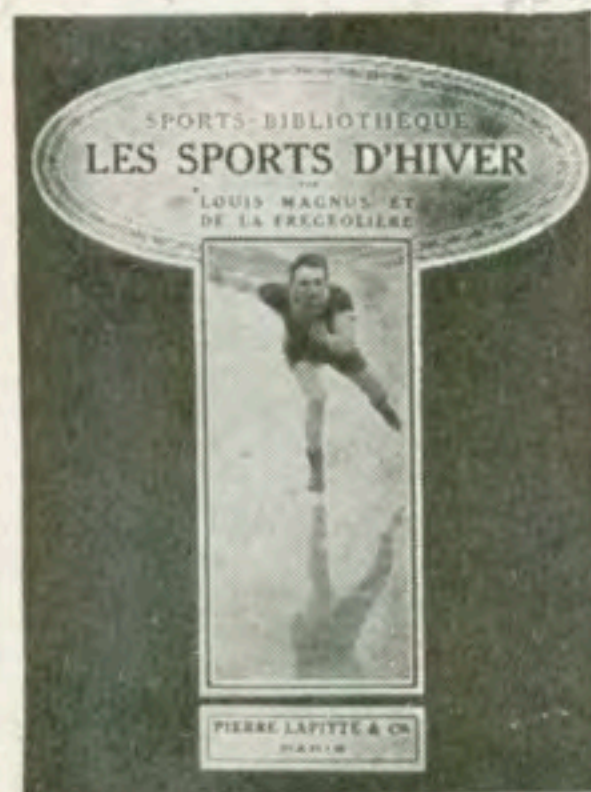
TERRAIN A TROUVILLE-HENNEQUEVILLE

Contenance: 2.670 mètres environ. Mise à prix: 12.000 francs. S'adresser pour les renseignements à M^{es} MARAIS, GIEULES, avoués; MACIET, notaire à Paris, et CHASSERY, notaire à Trouville.

LIRE
FEMINA

LA REVUE IDÉALE
DE LA FEMME ET DE LA JEUNE FILLE

SPORTS - BIBLIOTHÈQUE



VIENT DE PARAÎTRE :

Le Volume broché :
6 francs

L'AUTOMOBILE

Le Volume cartonné :
7 francs

Lire dans *Je sais tout* - Noël : L'Ile Hantée, par Conan Doyle.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75

Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

25 Novembre 1911 N° 688

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Co

Direction et rédaction : 90, Av. des Champs-Élysées, Paris Tél. 528-64-66-68

Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.

Messageries : 56, Avenue du Maine.

Publicité : HUGUET, DE PALISSAUX & Cie, 11, Boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ

Pages d'Annonces, la ligne .. 2 fr.

La page .. 600 fr.

Encartage .. 750 fr.



Capitaine Etévé

Général Roques

Capitaine Bellenger

Général Maunoury

Le roi de Serbie

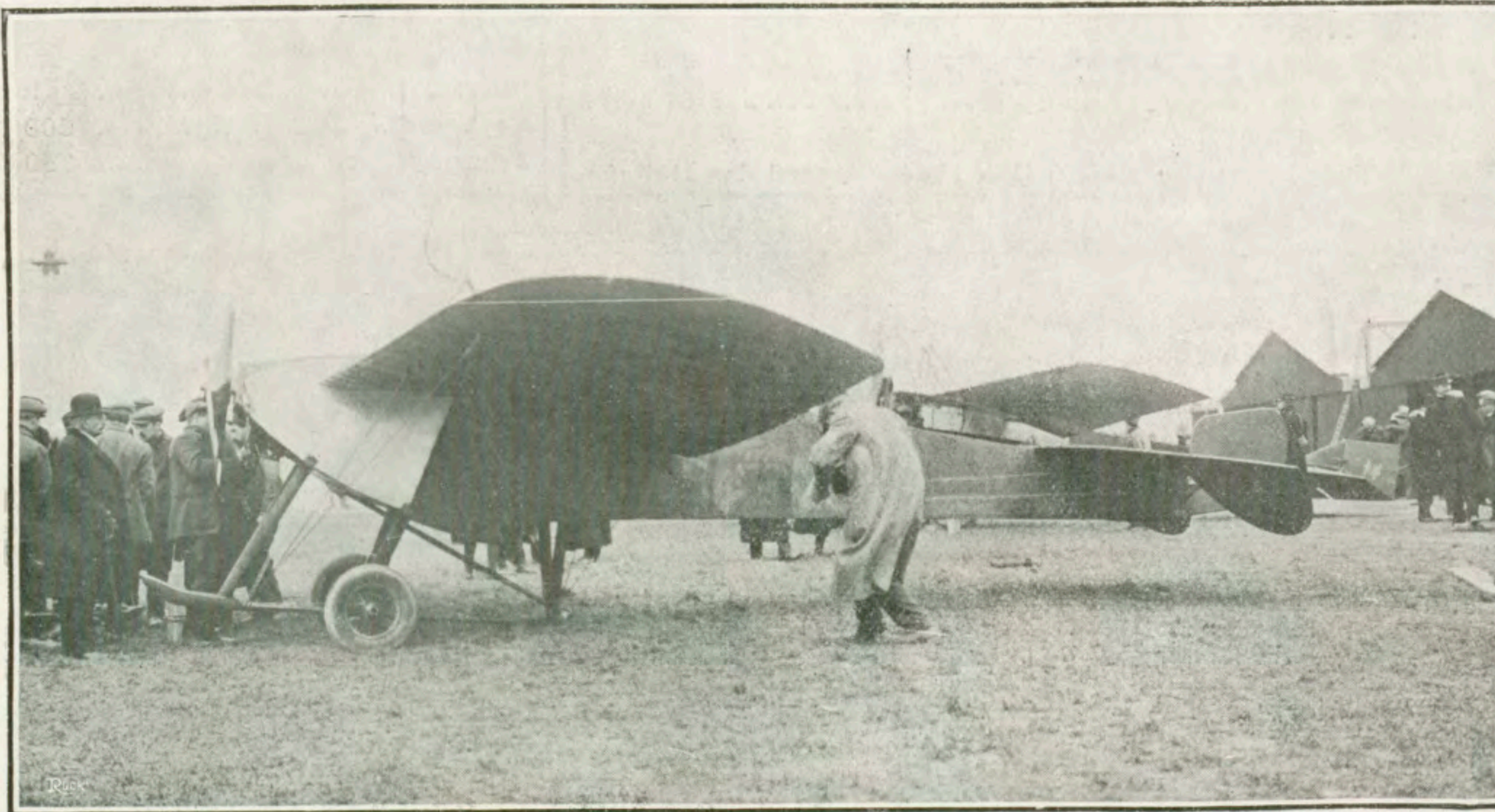
M. Fallières

LE ROI DE SERBIE CHEZ LES AVIATEURS MILITAIRES

Samedi dernier, le roi de Serbie, Pierre I^{er}, s'est rendu officiellement avec le Président de la République, à l'aérodrome de Saint-Cyr, pour y voir évoluer nos aviateurs militaires. Malheureusement, la pluie et le vent soufflant en tempête, l'empêchèrent d'assister au merveilleux spectacle qu'on espérait pouvoir lui présenter. Le capitaine Bellenger, avec une héroïque témérité, ne voulut pas cependant que notre hôte se retirât sans avoir assisté à un vol. Il fit sortir son Blériot de son hangar et, pendant quinze minutes, livra un duel admirable aux éléments déchaînés. Tout le cortège assistait, visiblement ému, à cette fantastique randonnée qui se termina très brillamment.

Mes impressions sur le Concours Militaire

Par CHARLEY WEYMAN



Weymann va partir.

Le Concours d'aviation militaire a été remporté par Weymann, qui a accompli le parcours de 300 kilomètres sans escale, à une moyenne de 117 kilomètres à l'heure.

Nous avons demandé au vainqueur du Concours d'aviation militaire, Charley Weymann qui, cette année, s'est déjà attribué la victoire dans la Coupe Gordon-Bennett, de nous donner ses impressions sur la grande épreuve qui vient de faire faire un progrès important à la quatrième arme.

Mes impressions sur le concours militaire? Je dois vous dire que, vu les résultats pour moi, elles sont excellentes... Mais je ne pense pas que ce soit là ce que vous me demandez.

Parlons d'abord du règlement. On peut déclarer qu'il était aussi bon qu'il était possible de le faire il y a un an. Demander à un appareil d'emporter 300 kilos de charge utile, deux passagers et de l'essence pour 300 kilomètres, c'était, à cette époque, presque une utopie. Et c'est là le grand mérite de la commission, d'avoir courageusement posé un problème qui, résolu, devait et a fait faire un si grand pas à l'aviation.

Des résultats du concours, nous pouvons déduire que la France a maintenant — et cela très en avance sur tous les autres pays — un

appareil qui porte très facilement, par n'importe quel temps, un observateur au moins et de quoi parcourir 5 à 600 kilomètres sans escale, à une vitesse moyenne dépassant le 100 à l'heure. C'est là un résultat splendide et presque inespéré. Pour ma part, j'ai effectué le trajet de 300 kilomètres avec, outre la charge réglementaire, de l'essence et de l'huile pour plus de 400 kilomètres.

Je dois avouer, qu'avant d'avoir eu en mains l'admirable engin qu'avait conçu le génial Nieuport pour le concours, j'étais un peu sceptique sur sa maniabilité. Je m'étais outrageusement trompé: jamais je n'ai éprouvé la moindre difficulté à le piloter et je suis certain que les officiers qui auront à le monter se montreront tout aussi enthousiastes que moi.



Charley Weymann.

Charley Weymann, qui a remporté cette année la coupe Gordon-Bennett et le Concours d'aviation militaire.



Weymann se fait peser.

Le lieutenant Ménard pèse Weymann qui suit les diverses phases de la manœuvre avec un certain intérêt.



Weymann félicité après la victoire.

Le commandant Labadie félicite Weymann qui, sur son monoplan Nieuport, vient d'accomplir les 300 kilomètres sans escale en 2 heures 34 minutes.



Les vainqueurs.

A gauche, Prévost qui a fini second, sur son Deperdussin, en 3 h. 15. A droite le vainqueur Weymann.



L'arrivée de Prévost.

Prévost se classe 2^e, mais une réclamation était déposée sous prétexte qu'il n'avait pas franchi la ligne d'arrivée en vol. (Détail tech. : monoplan Deperdussin, hélice Rapid.)



Fischer à son arrivée.

Fischer, 3^e en 3 h. 40, est félicité par sa femme et par H. Farman. (Dét. tech. : biplan Farman, magnéto Bosch, hélice Chauvière).

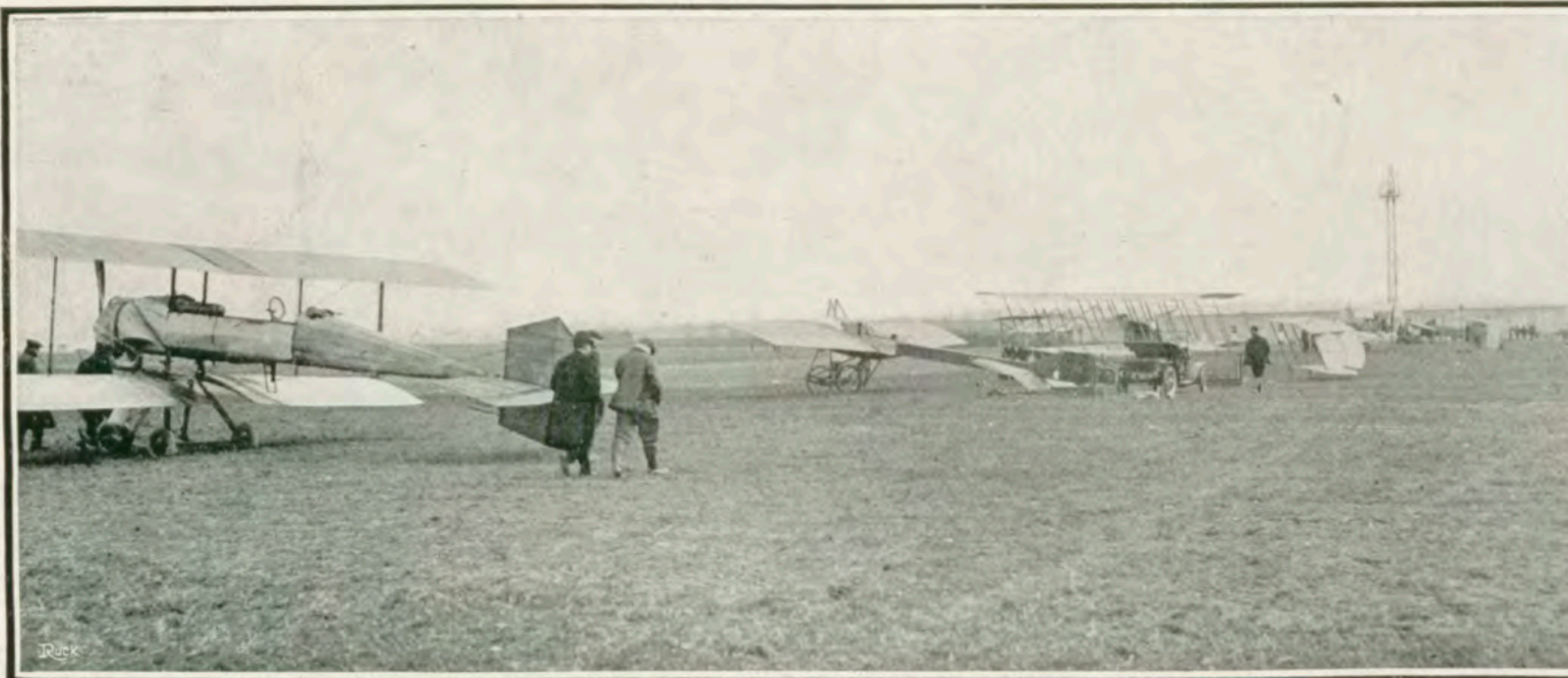
On a dit, et cela est en partie vrai, que les départs et atterrissages à charge complète devaient être délicats, mais nous n'oublions pas que, quand sur des petits appareils à une place on met la charge maximum qu'ils peuvent supporter, ils deviennent, eux aussi, très difficiles à piloter. Si, pour les aéroplanes du concours, la difficulté était un peu plus grande, elle ne provenait que de la vitesse beaucoup plus considérable qu'ils peuvent fournir. Je puis affirmer qu'en chargeant ces grands appareils proportionnellement aux petits, en leur laissant une énorme marge de puissance, c'est-à-dire, en ne les faisant monter que par un pilote et un passager avec du combustible pour 5 à 600 kilomètres, ils pourraient sortir par tous les temps et fournir tous les efforts que l'aviateur voudrait leur demander.

Est-ce à dire que pour ma part je préfère un appareil à plusieurs places à un appareil à une place? Non certes, mais c'est un point de vue que je n'ai pas, il me semble, à discuter. Dans l'armée, deux courants, non pas opposés, mais parallèles, s'établissent : les uns préconisent l'appareil à une place, rapide, et s'appuient sur des performances établies, indiscutables. Les autres veulent, pour les besoins de la stratégie, un appareil à deux ou plusieurs places. Jusqu'à présent, les polyplaces avaient le tort de voler trop lentement et quelle que



Barra quatrième.

Barra a terminé le parcours en 3 h. 59 minutes. Il prenait la 4^e place. (Détails techniques : biplan Farman, magnéto Bosch, hélice Chauvière).



Les appareils au départ.

Le 13 novembre enfin, le départ pouvait être donné aux concurrents : sept appareils partaient et six accomplissaient le parcours dans les conditions imposées.



Weymann va atterrir.

Weymann se dispose à atterrir après avoir couvert le parcours à 117 kil. de moyenne.

fût leur qualité de tenue dans le vent, ils ne pouvaient surmonter pour de longs parcours, vent debout, le handicap de leur faible allure. Maintenant c'est différent.

Le concours nous a fourni un appareil qui possède une vitesse au moins aussi grande que celle du monoplan, qui est presque aussi maniable et qui offre l'avantage de pouvoir emporter les plus lourdes charges qu'on eût songé à imposer à des aéroplanes. Il me semble donc que c'est maintenant aux officiers aviateurs qu'il faut laisser la parole ou mieux les actes.

Eux qui, incontestablement mieux que nous, pilotes civils, peuvent se rendre compte de l'utilité militaire de tels ou tels appareils, nous diront ceux qu'ils préconisent. Et je crois fermement qu'ils arriveront à reconnaître que l'un

et l'autre appareil, le monoplan comme le multiplace, ont leur utilité différente, mais certaine, et qu'à côté du monoplan, très léger, rapide, peu encombrant, reste un large champ d'activité pour l'appareil pouvant emporter un observateur et qui compensera le léger désagrément d'un encombrement plus grand par des moyens d'action plus étendus. Jusqu'ici, l'effort des constructeurs, aiguillé en cela par les courses, s'était porté uniquement ou presque sur le monoplan. Nous avons maintenant des appareils de ce genre presque irréprochables. Et je crois que, grâce à la grande épreuve nationale qui vient de se disputer, certains constructeurs ont fait regagner aux multiplaces le retard qu'ils avaient sur le pur-sang de l'air.

Je souhaite très vivement et je suis sûr, car

ils en ont déjà fourni des preuves héroïques, que les officiers français ne se laissent pas rebuter par les petits ennuis que peut procurer l'apprentissage d'un appareil nouveau différent un peu de ceux qu'ils ont l'habitude de monter. Et, l'accoutumance aidant, ils désireront de tout cœur les gros oiseaux de proie robustes que leur aura donnés ce beau concours militaire.

Je suis convaincu que si le temps avait été plus propice pendant les longues journées du Concours d'Aviation militaire nous nous serions trouvés plus nombreux encore au départ de Reims-Amiens-Reims. Quoiqu'il en soit le Ministère de la Guerre peut-être fier de ce premier Concours qui a fourni le plus beau résultat enregistré au cours de cette année.

CHARLEY WEYMAN.

LA VIE AU GRAND AIR = NOËL

Samedi prochain, 2 décembre, paraîtra le Numéro de Noël de la Vie au Grand Air qui dépassera en luxe tout ce que nous avons fait jusqu'ici.

C'est samedi prochain, ainsi que nous l'avons annoncé la semaine dernière, que paraîtra le numéro de Noël de la Vie au Grand Air. Suivant l'habitude que nous avons prise depuis plusieurs années, habitude qui semble avoir réuni tous les suffrages de nos lecteurs, nous publierons un véritable album. Les grands événements sportifs de l'année y sont rappelés de façon inoubliable. Grâce à de splendides compositions en couleurs dues aux peintres les plus renommés, le lecteur conservera un souvenir de haute valeur, tant au point de vue sportif qu'artistique. Nous croyons, et nous espérons que tel sera l'avis de nos lecteurs, que jamais encore nous n'avons édité numéro plus luxueux et plus intéressant.

D'ailleurs, le mieux pour que le public se rende compte par lui-même de la beauté de cet album, est de donner l'énumération de son sommaire.

La couverture due au pinceau du maître Orazi sera tirée en trois couleurs. Elle représente l'aviation triomphante des éléments. Le peintre Macchiati a retracé d'inoubliable façon l'arrivée d'André Beaumont au-dessus de la Ville Eternelle, l'artiste réputé André Devambez, dans une splendide double-page, a retracé un épisode des grandes manœuvres aériennes, Atamian enfin, bien connu des lecteurs de nos publications, a rappelé l'incident le plus intéressant de la course Paris-Brest et retour, l'échappée d'Ernest Paul qui disloqua le peloton de tête dans les derniers kilomètres.

Nous ne publions qu'un seul article, pour laisser à la Vie au Grand Air-Noël son caractère exclusivement d'album. C'est une longue et passionnante étude de l'année de victoires qui va se terminer et au cours de laquelle la France a brillé dans tous les sports d'un éclat inconnu jusqu'à ce jour. Nous ne pouvions mieux faire que confier la rédaction de cet important article au grand triomphateur de l'année, à André Beaumont, l'enseigne de vaisseau Conneau.

Enfin, notre numéro sera complété — et c'est là ce qu'apprécieront peut-être le plus nos lecteurs amateurs de sport et d'art — par une merveilleuse collection de seize hors-texte en trois couleurs, représentant tous les héros de l'année dont voici la liste :

André Beaumont, vainqueur de Paris-Rome, du Circuit Européen et du Tour d'Angleterre; Roland Garros, recordman du monde de l'alti-

tude; Jules Védrières, vainqueur de Paris-Madrid; Hélien, détenteur de la Coupe Michelin; Renaux, vainqueur du Grand Prix Michelin; Vidart, l'un des héros de Paris-Rome et du Circuit Européen; le capitaine Bellenger, qui fit le voyage Paris-Pau et retour; le lieutenant de Malherbe, célèbre par ses reconnaissances sur la frontière de l'Est; Bablot, vainqueur de la Coupe des Voiturettes; Hémyer, 1^{er} du Grand Prix de France; Ellegaard, champion du monde cycliste 1911; Garrigou, vainqueur du Tour de France; Georges Carpentier, champion d'Europe de boxe; Jean Bouin, le pédestrien recordman du monde; Burgess, héros de la traversée de la Manche à la nage, et le jockey O'Neil, vainqueur du Grand Prix de Paris.

Ces seize hors-texte seront enfermés dans une pochette de feutre qui permettra de les conserver pour les faire encadrer. C'est encore dans notre numéro de Noël que nous publierons le bon de concours qui permettra aux lauréats de nos diverses épreuves de gagner 500 francs en espèces et à nos autres lecteurs de s'attribuer des prix très importants.

Tel sera, dans ses grandes lignes, notre album de Noël. Ce numéro ne sera vendu que 2 francs et tous les sportsmen tiendront à se le procurer pour le conserver. Rappelons que nos abonnés le recevront, comme ils reçoivent tous les numéros doubles, gratuitement.

Nous sommes convaincus du succès que remportera ce numéro sensationnel, trop heureux de l'intérêt qu'y prêteront nos lecteurs, auxquels nous réservons, d'ailleurs, d'importantes surprises pour 1912. Ils verront, par là, notre désir de faire toujours mieux, de façon à les satisfaire chaque année davantage.

Annonçons, dès à présent que, dans notre numéro du 9 décembre nous commencerons la publication des Mémoires de Jack J. Jeffries, l'ancien champion du monde de boxe.

PIERRE LAFITTE ET CIE.

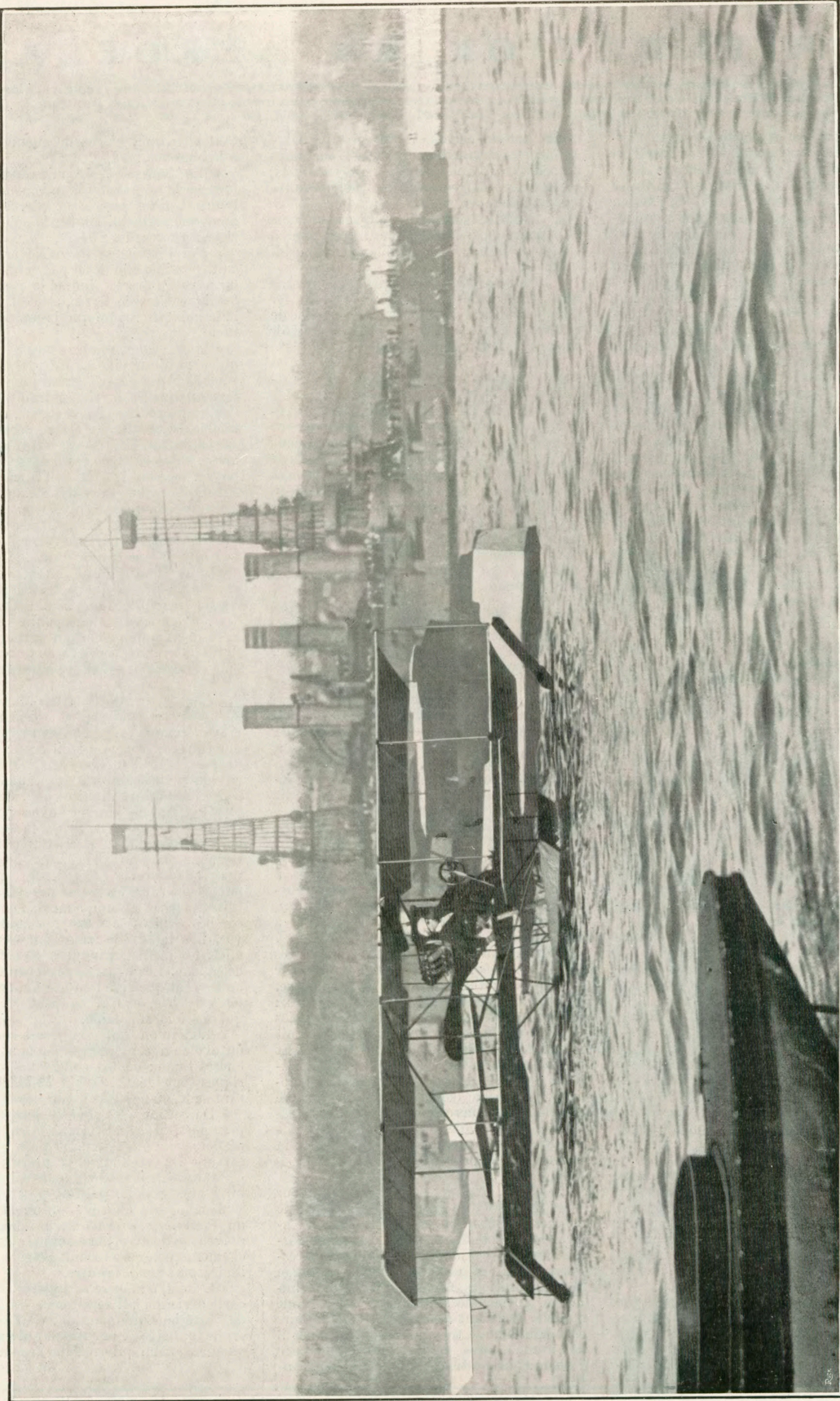


Fac-simile de la couverture en trois couleurs, reproduction d'un tableau inédit de Orazi.

La Vie au Grand Air

La Vie au Grand Air

LES EXPÉRIENCES DE L'HYDRO-AÉROPLANE CURTISS



LE DÉPART DE L'APPAREIL SUR L'EAU

Le constructeur Glenn Curtiss continue ses recherches dans les perfectionnements à apporter à l'hydro-aéroplane qu'il a inventé. Dernièrement, à la grande revue navale américaine, il a fait procéder à des démonstrations de son appareil par son pilote, Charles Wilmer. Les essais, très concluants, n'ont cependant pas fait oublier les succès de notre Canard national. On peut voir sur notre photographie, représentant l'Hudson River, à New-York, quelques-uns des bâtiments de guerre monstres auxquels le biplan hydroplane de dimensions restreintes semblait un jouet.

L'ORIENTATION EN AÉROPLANE

Le public se demande généralement comment les aviateurs peuvent arriver à se diriger dans les airs, alors qu'il est déjà si difficile de s'orienter sur terre. Nous avons demandé aux principaux pilotes de nous indiquer la façon dont ils se repèrent dans leurs raids aériens

L'AVIATION cesse, de plus en plus, d'appartenir au domaine du sport en tourniquet qu'il fut pendant longtemps. Tous nos oiseaux quittent les aérodromes. Les meetings sont de plus en plus rares. Nous n'en sommes plus à la conquête de l'air, mais à la conquête de l'espace. Maintenant que l'homme-oiseau a senti que ses ailes pouvaient le transporter à travers l'univers, il dédaigne les prouesses de volière et se lance dans les nues, volant d'un point à un autre, franchissant les frontières, considérant l'aéroplane comme un moyen de locomotion et non plus comme un appareil de music-hall.

De même que le cycliste et l'automobiliste ont à leur disposition, pour ne pas s'égarer, des poteaux indicateurs plantés avec sagesse le long des routes, il faudrait que l'aviateur eût lui aussi, à sa disposition des moyens de se repérer. Et il est certain que se conduire dans l'air est beaucoup plus difficile que se diriger sur terre, où on possède de nombreux moyens de se renseigner, dont le plus simple est de s'arrêter et de demander sa route. En aéroplane, il n'est pas toujours facile de s'arrêter. Il faut des terrains d'atterrissage. Et même si on les trouve, il est toujours désastreux de faire escale, car on perd là un temps utile, à des manœuvres ennuyeuses et pas toujours aisées.

Mais comment jalonner les routes de l'air ? Par quel moyen indiquer aux pilotes l'endroit au-dessus duquel ils volent ? Il nous a semblé que les plus qualifiés pour avoir une opinion intéressante et utile sur ce point devaient être les aviateurs. C'est pourquoi nous avons demandé à la plupart d'entre eux, à ceux dont les voyages aériens ont prouvé la valeur et le sens de l'orientation, quel était, d'après eux, le meilleur système de signalisation.

Opinion d'Hubert Latham. Nous commencerons cette enquête par l'opinion d'Hubert Latham, l'un de nos premiers aviateurs, l'un de ceux qui ont effectué le plus de voyages aériens de ville à ville à une époque où peu de ses camarades osaient se lancer dans semblables tentatives :

« Depuis que je me suis occupé de tourisme aérien, les progrès réalisés ont fait que de nombreux pilotes se trouvent actuellement bien mieux placés que moi pour vous renseigner sur cette matière.

« Il me semble que, par temps clair, l'usage de la carte est facile, surtout si l'on s'aide d'une boussole. Par temps brumeux, un peu d'habitude permet de se repérer au-dessus de la plupart des régions terrestres. La brume en mer est plus dangereuse à cause de la dérive imprévue que peut occasionner une brise accidentelle et dont il n'est pas toujours possible de s'apercevoir.

« Pour faciliter considérablement l'aviation pratique en France, il suffirait de signaux très simples. Je ne crois être contredit par aucun pilote en disant que le nom d'un village écrit en lettres d'un mètre de haut sur un plan horizontal, serait lu très facilement. On n'aurait intérêt à se servir d'un des systèmes de numérotage proposés que pour supprimer la nécessité de la carte.

« La seule objection à peu près sérieuse que l'on puisse adresser aux inscriptions est que, puisqu'il faut les peindre à plat, elles seraient couvertes de neige... quand il neigerait. On peut répondre que, pendant plu-

sieurs années encore, il est peu probable qu'on fasse beaucoup d'aviation en temps de neige. D'ici à ce que le progrès en soit là, on aura appris à se servir de quelque autre système de repérage.

« Le prix est une autre objection, mais imposer la dépense d'une inscription à chaque commune, ne semble pas exorbitant.

« Je puis ajouter qu'étant égaré, je me suis abaissé sur une station de chemin de fer dont j'ai pu lire le nom à une centaine de mètres de hauteur. Il serait utile de pouvoir en faire autant à 500 mètres. »

Opinion d'André Beaumont L'un des aviateurs les plus qualifiés pour répondre à notre enquête était certainement l'enseigne de vaisseau J. Conneau.

Le pseudonyme d'André Beaumont, vient de glaner trois des quatre plus beaux succès de l'année : Paris-Rome, le Circuit Européen et le Tour d'Angleterre.

« La question se présente sous deux aspects : la signalisation pour les courses et celle pour le tourisme. Dans les épreuves que j'ai disputées, je dois avouer que je me suis rarement servi des signaux destinés à nous empêcher de nous tromper. Lorsque j'essayais de les apercevoir, je n'y parvenais pas. Evidemment, j'en ai rencontré quelques-uns, mais jamais quand j'en avais besoin. Je crois que l'argent et l'énergie dépensés pour tracer la route des grands oiseaux mécaniques et intelligents que nous sommes sont bien inutiles. Mieux vaudrait les employer à d'autres besognes. Les signaux que les organisateurs nous destinent sont surtout visibles pour les piétons. Les ballons, par exemple, qui indiquent l'emplacement des aérodromes sont vains. Ils sont trop bas. Pour rendre des services, il faudrait qu'ils fussent au moins à mille mètres. A pareille hauteur, ils se refléteraient non plus sur la terre, mais sur le ciel. Or, je crains bien qu'on ne se décide jamais à donner semblable altitude aux petits sphériques chargés de jouer vis-à-vis de nous, le rôle des poteaux du Touring-Club à l'égard des automobilistes.

« Quant au tourisme aérien, nous autres marins, nous sommes habitués à nous servir des repères naturels du sol et de la boussole. Ce sont là nos guides ! La terre a ses signaux : les rivières, les canaux, les routes, les voies ferrées, les forêts ! Une bonne carte doit suffire, mais il faut qu'elle soit excellente. Et ce qui serait surtout nécessaire, c'est l'emplacement très exact et très précis de l'aérodrome sur cette carte. Il est indispensable que nous sachions que dans chaque cité traversée, si nous voulons atterrir, nous devons descendre, par exemple « au sud-est de la ville dans la boucle du chemin de fer. »

Opinion de Jules Védrières. Jules Védrières, vainqueur de Paris-Madrid, quatrième du Circuit Européen, second du Tour d'Angleterre, héros de tant de raids remarquables, tels que : Paris-Pau, Londres-Paris, etc., est certainement un prodige de l'orientation. Ainsi qu'il l'avoue lui-même, ancien mécanicien, il n'a fait nulle étude le destinant à se repérer dans les airs et jamais il ne se trompe de route, jamais il ne commet une erreur. Sa compétence d'homme-oiseau tient du phénomène, d'au-

tant plus qu'il n'accorde aucune confiance à la boussole :

« La boussole ? Je m'en sers parfois, lorsque je ne puis faire autrement. Cet instrument n'est pas assez sûr, à mon avis, pour que j'aie lui confier le soin de me diriger à travers les nues.

« J'ai l'habitude de m'élever le moins haut possible afin de ne pas perdre un détail du pays au-dessus duquel je passe. Je suis les lignes de voie ferrée, et c'est tout. C'est là le point de repère que je compare avec la carte.

« Si on voulait rendre service aux pilotes qui vont d'une ville à l'autre, il faudrait diviser la France en un grand nombre de parties auxquelles correspondrait un numéro. Ces numéros, inscrits en lettres visibles sur le clocher de chaque église, seraient écrits sur les cartes. Toutes les cartes seraient divisées en sections correspondant à celles du pays : section 1, 2, 3, 4 et 5, par exemple. Ainsi, pour aller de Paris à Pau, je saurais que mon itinéraire en ligne droite emprunte la partie numéro 3. En vol, lorsque j'apercevrais le numéro 2 sur un clocher, j'en conclurais que je suis trop à droite, si c'était au contraire le 4, je tournerais le dos à la gauche jusqu'à ce que je trouve un numéro 3 pour reprendre mon chemin normal.

« Je donne ce système pour ce qu'il vaut, mais je crois que s'il était employé, il rendrait de grands services aux aviateurs et leur éviterait de se perdre dans les airs. »

Opinion de Roland Garros. Avant Paris-Madrid, où il se classa troisième, Garros n'avait jamais fait de vols supérieurs à une demi-heure, et encore était-ce sur des aérodromes. Il était un acrobate de l'air, un véritable virtuose, mais il ne semblait pas posséder les qualités requises pour être un pilote sachant se diriger avec précision à travers l'Europe. Or, après ce succès, il se classait second dans Paris-Rome et occupait la même place dans le Circuit Européen.

« Il faudrait, nous dit-il, inscrire en lettres énormes les noms des villes sur les toits des gares et uniquement à cet endroit, car ces édifices sont les plus faciles à trouver. Les lignes de voies ferrées sont, en effet, les meilleurs moyens de direction en aéroplane. Les signaux actuellement admis ne servent que si le temps est clair et que si on vole bas, ce qui ne peut se produire qu'une fois sur mille.

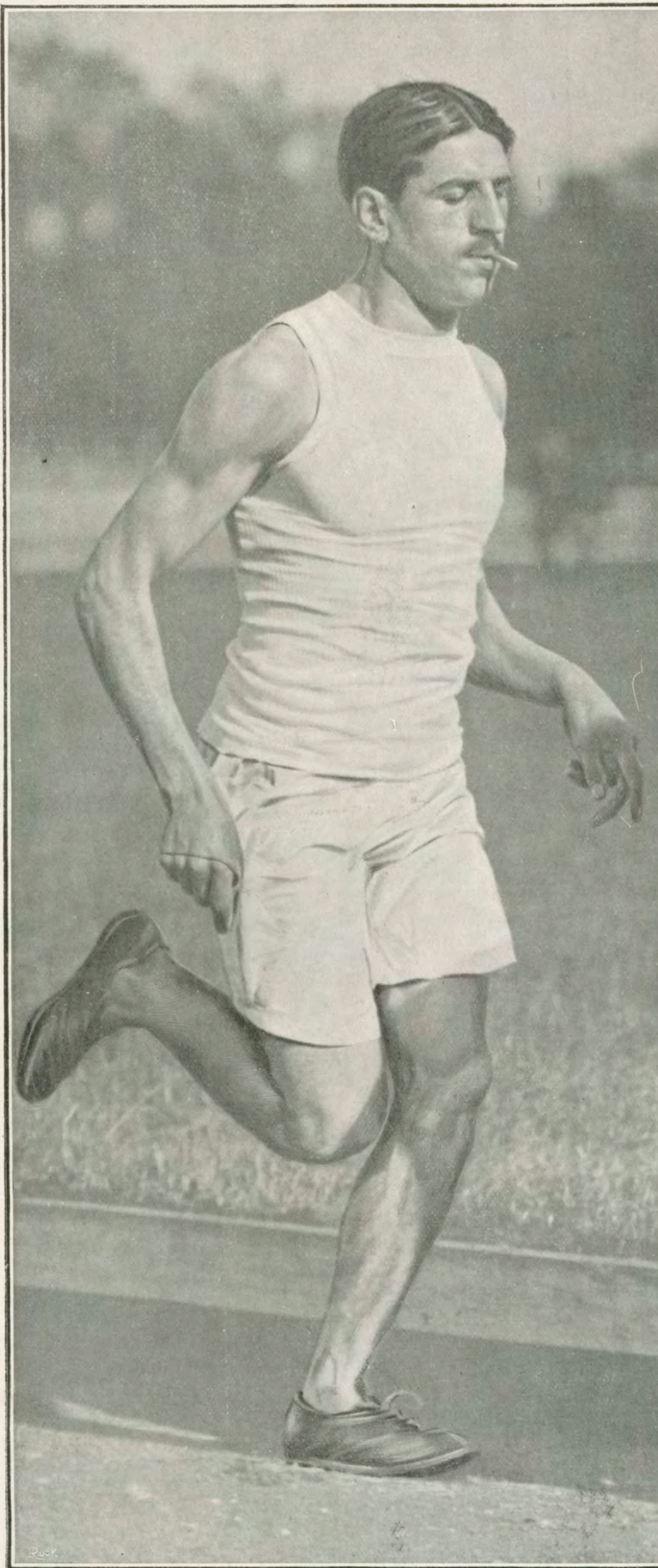
« Lorsqu'on fait du cross-country, si on évolue à cent mètres de haut, de deux choses l'une : ou les conditions atmosphériques sont idéales, ce qui, hélas ! se produit rarement, ou le pilote est un insensé.

« Dans toutes les courses auxquelles j'ai pris part, il m'est arrivé bien rarement d'apercevoir un signal. De plus, les organisateurs les répandent à profusion, alors qu'ils devraient réserver leurs soins pour les faire plus grands, partant plus visibles et seulement aux endroits vraiment délicats, où l'aviateur saurait de lui-même qu'ils doivent se trouver, par exemple aux embranchements, comme on le fait pour les poteaux indicateurs sur les routes.

« L'idéal, à mon sens, serait d'établir une carte aérienne qui serait celle du Ministère de l'Intérieur qu'on aurait soin de débarrasser de toutes les indications qui ne peuvent que gêner celui qui est dans l'espace. »

(A suivre.)

BOUIN RECORDMAN DU MONDE



Jean Bouin.

Bouin, malgré les éléments contraires, a tenu à faire la tentative qu'il avait projetée sur le record de la demi-heure. Il a parfaitement réussi couvrant 9 kilomètres 721 mètres et battant de 9 mètres le record du monde qui appartenait à White depuis 1863.



Le départ pour la tentative.

Jean Bouin s'est attribué non seulement le record du monde de la demi-heure, mais le record de France des 10 kilomètres en 30 m. 58 s. 3/5 (ancien record Bouin: 32 m. 13 s. 3/5).

JEAN BOUIN vient d'ajouter, à sa magnifique carrière, un nouvel exploit qui nous fait regretter encore plus qu'il ne veuille pas tenter le record du monde de l'heure avant l'année prochaine. Le 16 novembre, à Colombes, il s'est mis en piste pour s'attaquer au record de la demi-heure, détenu depuis 48 ans par l'Anglais White avec 9 kilom. 712. Le temps était loin d'être favorable. Il faisait du vent, il pleuvait et le terrain était lourd. De plus, Bouin, homme du Midi, ne s'accommode pas très bien de notre température froide et humide. Mais le champion s'était préparé sérieusement en vue de cette tentative, de nombreux sportsmen s'étaient dérangés pour y assister, Bouin ne voulut pas remettre son essai à des jours meilleurs. Il fit bien, mais étant donné ce qu'il a fait, nous pouvons être convaincus que si les éléments avaient bien voulu l'aider, il aurait parcouru de 100 à 150 mètres de plus. Ce qui est merveilleux, c'est la régularité avec laquelle a couru cet homme qui dispose de moyens insoupçonnés.

Il était parti avec l'intention d'arriver à 9 kilom. 720, il a fait un mètre de plus! Il faut avouer qu'on ne peut être plus méthodique et plus remarquable. Aussi, tous les sportsmen sont-ils convaincus que le jour où Bouin le voudra, il pourra s'adjuger le record du monde de l'heure. Mais Bouin, modeste, prétend ne pas pouvoir encore le faire, il préfère attendre. Ce nous sera une nouvelle occasion d'admirer le prodigieux pédestrien.

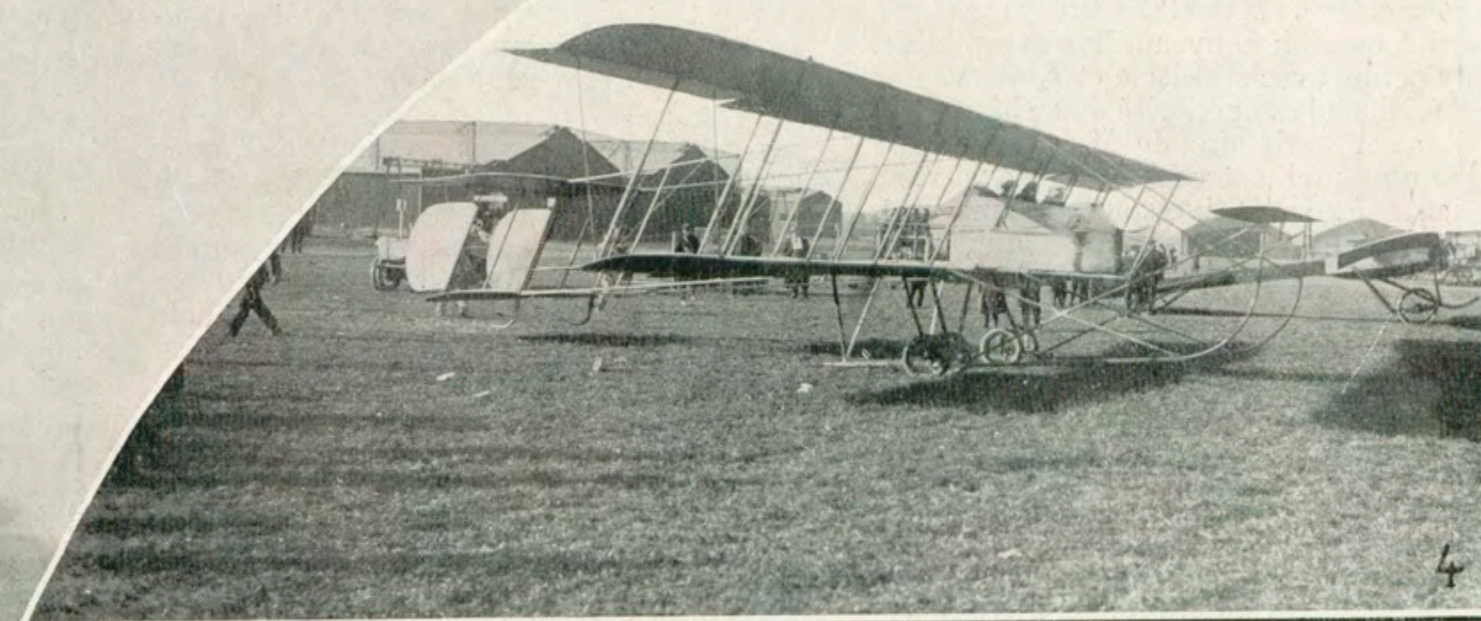
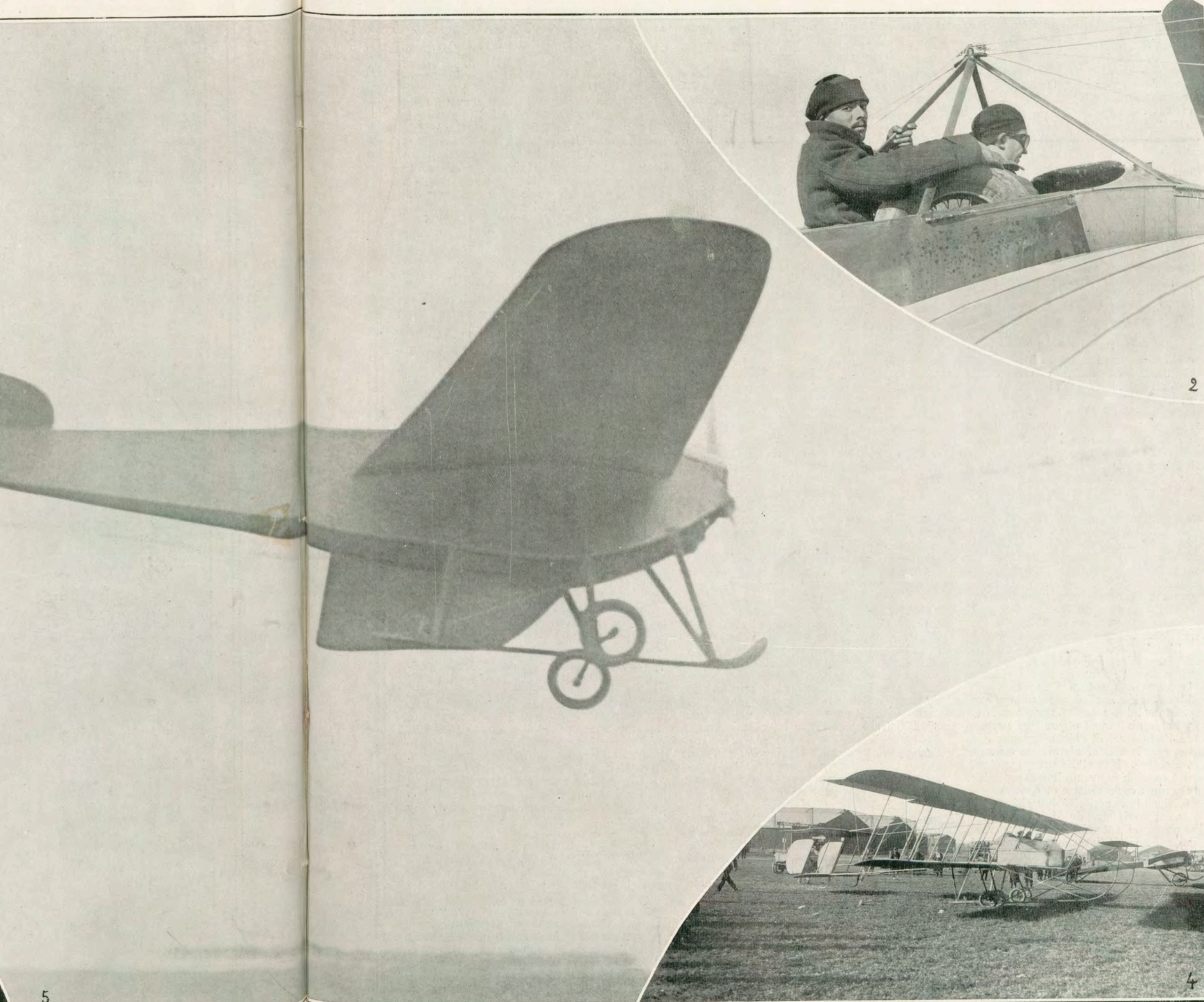
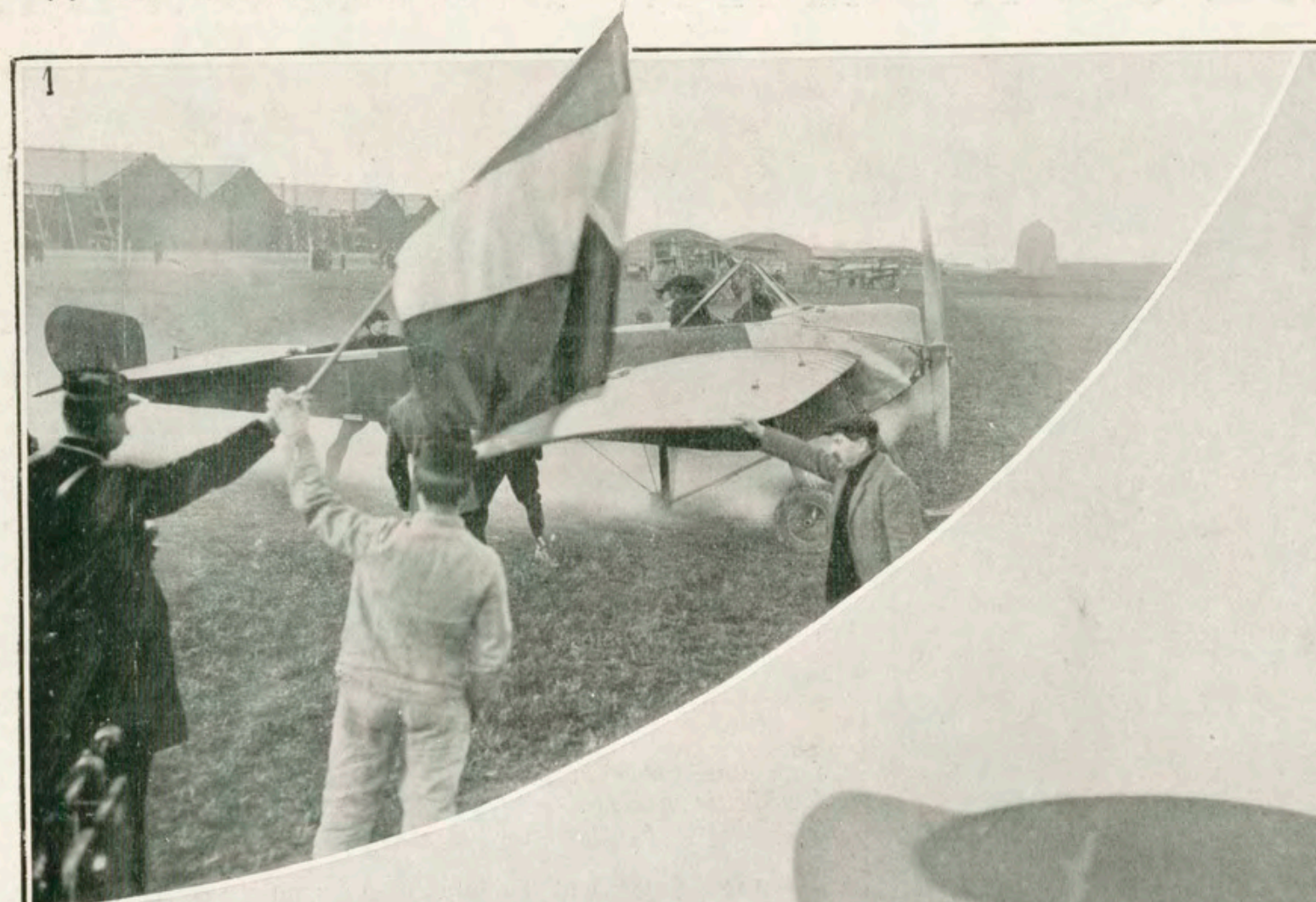
F. TOCHÉ.



Une discussion courtoise.

Notre confrère Frantz Reichel discute avec l'arbitre de rugby, Paul Meyer et le footballeur connu Gaudermen, sur les incidents qui se sont déroulés lors du match S. C. U. F. - R. C. F., où la fin de la partie fut sifflée 7 minutes trop tôt.

WEYMANN GAGNE LE CONCOURS MILITAIRE A 117 KILOMÈTRES A L'HEURE



LE MONOPLAN DE WYMAN EN PLEIN VOL

Retardé par le mauvais temps qui, pendant les trois quarts du mois d'octobre, empêcha la plupart des pilotes de tenter les épreuves éliminatoires, le Concours d'aviation militaire s'est cependant terminé dans une véritable apothéose. Il a donné, en effet, les plus brillants résultats jusqu'ici enregistrés dans le nouveau sport et pourtant jamais conditions plus sévères n'avaient été exigées. Huit concurrents prenaient le départ et sept effectuaient le parcours Reims-Amiens-Reims dans les conditions requises. Seul, Moineau était arrêté à Laon par une panne de moteur. C'est Weymann, sur monoplane Nieuport, qui s'attribuait la victoire à 117 kil. à l'heure. Il précédait Prevost, sur monoplane Deperdussin, second, en 3 h. 15. Puis quatre biplans suivaient, dont les trois Farman de Fischer, Barra et Renaux qui se classaient 3^e, 4^e et 5^e, devant Frantz. Brégi, sur son Bréguet, avait effectué la course à titre officieux. 1. Le départ du Nieuport. — 2. Weymann et son passager. — 3. Les ouvriers de la maison Nieuport portent en triomphe Weymann à son arrivée à la gare de l'Est, le jour de sa victoire. — 4. Le départ de Barra sur son Farman. (Détails techniques : l'appareil de Barra était muni d'un moteur Renault 70 ch. et d'une hélice intégrale Chauvière.)

L'HISTOIRE MERVEILLEUSE DE JOHN GULLY⁽¹⁾

Nous avons raconté dans notre dernier numéro la carrière de boxeur de John Gully, champion du monde en 1808, nous allons parcourir aujourd'hui la suite de son existence

A l'âge de 20 ans, John Gully avait déclaré :
— Je serai champion du monde. Je gagnerai le Derby d'Epsom comme propriétaire et je serai membre du Parlement.

Nous avons vu dans notre dernier numéro comment il avait réalisé sa première prophétie. Après avoir reçu la ceinture de champion et la coupe emblématique du championnat, il se retira, nous l'avons dit, transmettant le tout à Tom Cribb sans combattre. Il avait fini avec la boxe, il allait s'occuper de courses de chevaux.

C'est en 1812, moins de quatre ans après sa retraite du ring, qu'il eut une casaque à lui sur les hippodromes anglais. Il avait débuté comme bookmaker. A cette époque, cette profession était plus appréciée que de nos jours. Sur le turf, il retrouva ses admirateurs qui surent vite apprécier ses qualités. Il y avait parmi eux lord Foley, le marquis de Queensberry, lord Abingdon, le colonel Mellish, Pitt et Fox. Il gagna rapidement des sommes considérables qui lui permirent d'acheter quelques chevaux qu'il confia à un entraîneur de Malton, nommé Sykes.

Sa première bête fut Cardenio. Il continua à prospérer et en 1827 accepta de payer à Lord Jersey le prix rare de 100.000 francs pour devenir propriétaire de Mameluke qui avait gagné le Derby d'Epsom de cette année. Mameluke était favori du Saint-Léger. Gully prouva, par de considérables paris, la confiance inébranlable qu'il avait en son étoile. Parmi ces paris, rapporte l'histoire du turf de Rice, deux sont à noter qu'il avait faits avec Crockford : « L'un de 250.000 francs que Mameluke battrait dix chevaux, l'autre, du même prix, que Mameluke triompherait de neuf. » Matilda, vainqueur de l'épreuve figurait dans les deux lots et Gully perdit ainsi 500.000 francs. Il faut ajouter un autre pari de 250.000 francs contre 25.000 que Mameluke gagnerait. L'ancien champion perdait donc 750.000 francs dans sa journée. Il paya sans sourciller, dans l'attente de jours meilleurs.

Il faut avouer que toutes les malchances possibles s'étaient coalisées contre le pauvre Gully. Mameluke, grand favori, aurait dû triompher, mais il avait été outrageusement bousculé au départ et l'historiographe Rice suppose que le starter n'était pas étranger à cet incident. Mameluke rattrapait son retard, lorsqu'un nouveau choc se produisit. Gully perdit avec stoïcisme et conserva une telle foi dans la supériorité de sa bête, qu'il offrit au propriétaire de Matilda de faire courir un match entre les deux chevaux, en rendant même sept livres à la jument. Mais le propriétaire de celle-ci savait qu'il allait à un échec certain et refusa.

A quatre ans, Mameluke regagna à son propriétaire tout ce qu'il lui avait fait perdre et même plus. Il remporta le Whyp et les Oatlands, deux des plus dures courses d'Angleterre. On raconte que, dans cette dernière épreuve, Gully encaissa plus d'un million.

Peu après, dans un moment de dépit, l'ancien boxeur vendit Mameluke à Théobold, un grand propriétaire. Mais il se repentit immédiatement et offrit un chèque à l'acheteur pour reprendre sa bête. Théobold resta inébranlable, quoique Gully l'ait apitoyé sur son sort. Il lui racontait qu'à la

suite de cette vente hâtive, sa femme s'était fâchée avec lui et qu'elle n'accepterait de se réconcilier que lorsqu'il posséderait à nouveau Mameluke. Mais les plus beaux discours, les supplications les plus éloquentes ne purent venir à bout de la volonté de Théobold. Mameluke fut envoyé bientôt au haras de Stockwell, après avoir remporté quelques succès; puis un Américain l'acheta et l'emmena outre-Atlantique.

John Gully remporte le Derby d'Epsom.

En 1830, Gully s'associa avec Ridsdale et l'un de leurs chevaux, Little Red Rover se classa second dans le Derby d'Epsom gagné par Priam. Deux années plus tard, ils remportaient un succès encore plus brillant qui combla les vœux du champion de boxe : Saint-Giles prenait la première place dans la fameuse épreuve faisant triompher les couleurs des deux camarades.

En plus du prix, Gully touchait une énorme somme de paris.

C'est alors qu'il fit l'achat d'un cheval extraordinaire, Margrave, qu'il paya 135.000 francs. Il décida de l'engager dans le Saint-Léger. Pour que sa nouvelle acquisition se présentât au poteau dans la meilleure condition possible, il l'envoya dans l'établissement de John Scott, chargé de la préparer avec un soin tout particulier.

Par sa victoire dans le Critérium, Margrave était grand favori du Saint-Léger. Malheureusement, à l'entraînement, il s'était fait une entaille à la jambe, et, à la cote, passa à 1.000 contre 15. Il y resta pendant toute la semaine précédant la course. Scott gardait cependant confiance, et quand Margrave arriva à Doncaster, il tomba à 10 contre 1. Ceux qui lui conservèrent leurs préférences n'eurent pas à le regretter; il mena toute la course et gagna dans un canter, rapportant la coquette somme de 250.000 francs à son propriétaire.

Gully s'était querellé, à la chasse, avec Ridsdale, le lundi suivant le Derby d'Epsom. Ils en étaient même venus aux coups et il faut avouer que Ridsdale n'avait pas rempli un rôle éclatant. Il tenta de prendre une revanche en poursuivant son associé devant les tribunaux. Il prétendait que, dans certaine course, Gully avait gagné 300.000 francs alors que lui-même n'avait pas empoché plus de 30.000 francs. Lorsque l'action vint devant les juges de York, l'avocat expliqua en termes mesurés comment, après quelques mots aigres-doux, Gully avait envoyé son client sur le dos d'un coup de fouet de chasse.

« Non pas avec douceur, ajouta-t-il, mais avec la force que seul le bras d'un Gully peut mettre dans une attaque. »

Les témoins, cependant, expliquèrent qu'il y avait là beaucoup d'exagération et que cet incident n'avait pas empêché Ridsdale de continuer à chasser. Le jury considéra que 12.500 francs, à titre de dommages-intérêts, ne constituaient pas une somme trop élevée pour Gully.

Bientôt après, Gully prit John Day comme associé. Ils achetèrent Ugly Buck, avec qui ils gagnèrent les Deux Mille Guinées en 1844 et finirent quatrième dans le Derby.

L'année suivante, Gully aurait dû remporter le Derby avec Weatherbitt, mais le poulain, se lança contre un des concurrents, Pam, et cette faute permit à Merry Monarch, cheval de second ordre, de triompher.

En 1845, notre homme accomplissait une performance peu banale : il comptait deux vainqueurs à Epsom, Pyrrhus the First remportait le Derby et Mendicant les Oaks.

Pyrrhus était un si piètre cheval à deux ans, que Day l'avait cédé à Gully pour le modeste prix de 2.500 francs. Or, à trois ans, quand il remporta les Newmarket Stakes où il triomphait d'un excellent cheval, Iago, son propriétaire se rendit compte de ce qu'il pouvait attendre de son poulain. Il décida aussitôt de le faire partir dans le Derby d'Epsom. Et Pyrrhus partit aussitôt grand favori. Il s'adjugea, d'ailleurs, une éclatante victoire. Il battait aisément Sir Tatton Sykes, second, et un lot de vingt concurrents. Ce succès rapportait 300.000 fr. au perspicace Gully.

Le poulain ne put se présenter dans le Saint-Léger, mais à quatre ans, il continua sa carrière triomphante en remportant plusieurs succès, entre autres l'Orange Cup à Goodwood. Au haras, il donna d'excellents produits, parmi lesquels on peut citer Virigo.

En ce qui concerne Mendicant, vainqueur des Oaks, il courut, à quatre ans, le Chester Cup, avec 50 kilos dans la selle et ne fut battu que d'une courte tête. Pendant la semaine d'Ascot, Mendicant fut vendu 100.000 francs à Sir Joseph Hawley. C'était, d'ailleurs, un assez mauvais marché, en apparence, car la bête courut piteusement dans la Coupe d'Ascot, mais elle prenait sa revanche et procurait, par la suite, une véritable mine d'or à son propriétaire.

Gully continua sa série de succès hippiques avec une fortune variable jusqu'en 1854. Il avait 71 ans, mais son regard était encore des plus perçants pour distinguer un bon cheval d'un mauvais. Au cours de cette année, il remporta les Deux Mille Guinées avec The Hermit et le Derby, pour la troisième fois avec Andover. Il est certain que si ce poulain ne s'était pas trouvé sur la route du boxeur, il n'aurait jamais figuré à Epsom.

C'était au printemps de 1852, Gully séjournait à Danebury. Un jour, il apercevait un lot de trois yearlings qui l'impressionnèrent vivement. L'un d'eux était Andover. Il interrogea le propriétaire, Padwick, qui lui répondit que le cheval acheté 15.000 fr. n'était pas à vendre. Gully chercha alors le moyen de former une nouvelle association. Il y parvint. Le poulain fut livré aux soins de Gully qui en surveilla le travail avec une habileté et une subtilité merveilleuses jusqu'au jour où Andover remporta le Derby d'Epsom.

John Gully devient député.

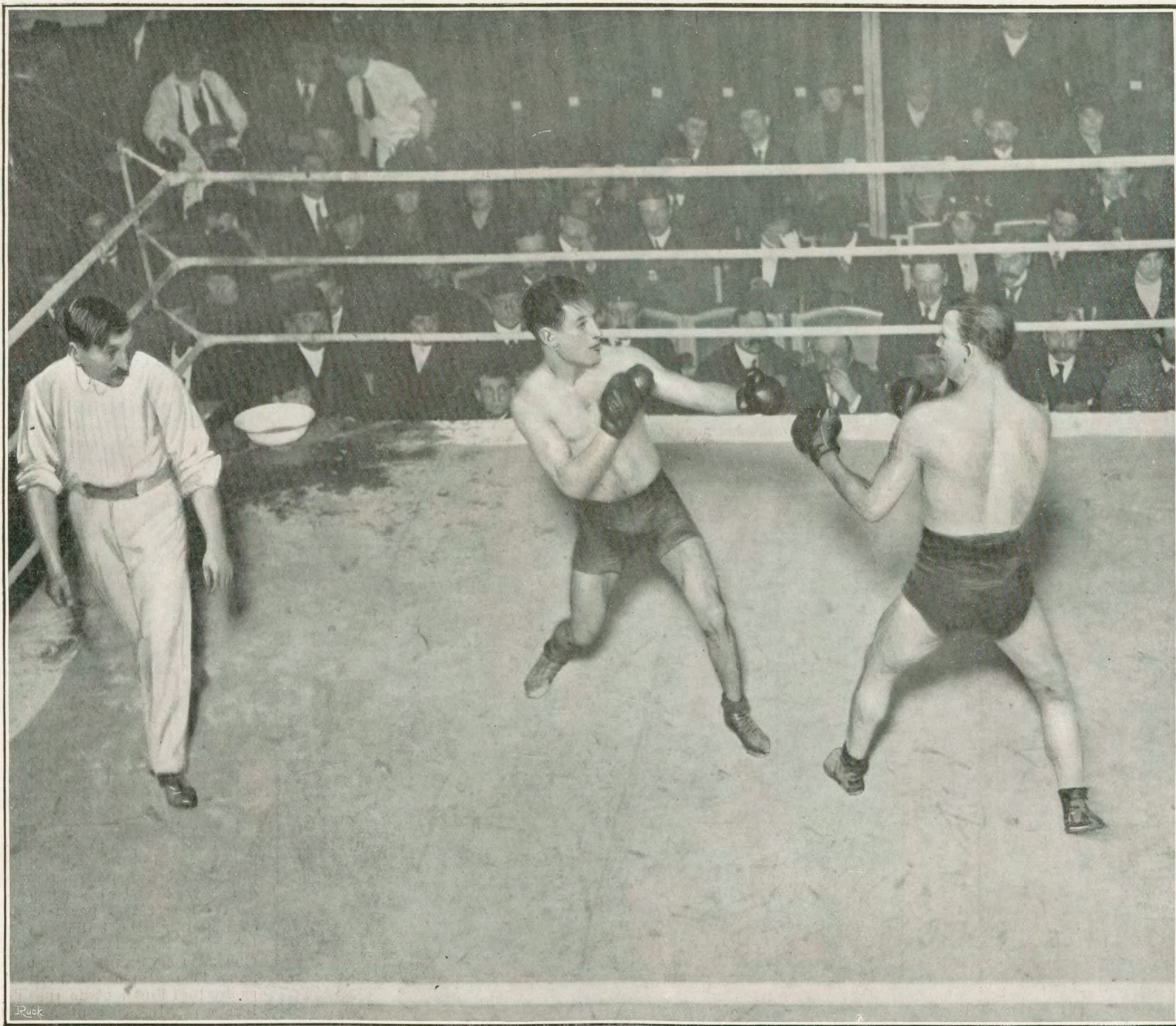
Lorsque John Gully se présenta au Parlement, il avait pour concurrent Lord Mexborough pour le siège de Pontefract. La lutte fut des plus ardentes. Le rival de Gully prétendait qu'on ne pouvait décemment envoyer au Parlement un homme qui avait été boxeur professionnel. Il faut croire que ce n'était point là l'opinion des électeurs, car ils déléguèrent l'ancien champion à Westminster et n'eurent jamais à le regretter.

Et le brave homme s'éteignit en 1863, à l'âge de 80 ans, après avoir vécu l'existence la plus extraordinaire, semblant appartenir plus au roman qu'à la réalité.

JACQUES MORTANE.

(1) Voir le N° 687.

LA SEMAINE DE BOXE



Brochet

Alf. Reed

L'Anglais Alf. Reed triomphe de Brochet.

Le champion de France des poids légers, Brochet, s'est fait infliger une défaite complète aux points par l'Anglais Alf. Reed, samedi dernier, au Wonderland. Moins lourd que son adversaire, le Français n'a pas paru boxer avec autant d'à-propos que lors de ses derniers matches.

LA réouverture du National Sporting Club était attendue avec impatience. Le programme élaboré permettait de croire que le public assisterait à une magnifique réunion. Par la faute d'un ring, par l'incompétence d'un arbitre, le docteur Luis Phelan, tout fut manqué. Un ring peut se remplacer, on le met au rebut et voire même on peut s'en servir pour alimenter le feu, mais on ne peut agir de la sorte avec l'arbitre. Et c'est fort regrettable! Car, après tout, en arrangeant le ring, en lui faisant subir des transformations, peut-être pourrait-on arriver à le rendre utilisable, tandis qu'avec le trop fameux referee, je crois en toute sincérité qu'il n'y a rien à espérer. Lors du match Dixie Kid-Willie Lewis où il avait été le seul à voir la victoire de Willie, il avait déjà été apprécié justement, mais après les deux décisions rendues par lui l'autre soir au N. S. C., on ne sait plus que dire. Dans deux cas exactement identiques, il a trouvé le moyen de donner deux verdicts complètement différents. Pourquoi? Personne ne le sait.

Le ring, il faut l'avouer, était absolument

invraisemblable, les [cordes étant isolées les unes des autres, partant ne pouvant être tendues et de longues vis dépassant à chaque poteau menaçaient le crâne du boxeur qui y aurait été projeté. Tout d'abord, le rôle d'un véritable arbitre était, voyant le danger imminent dont tout le monde se rendait compte, de refuser, de juger sur une enceinte aussi défectueuse. Les membres du N. S. C., qui sont de parfaits sportsmen auraient admiré la conscience de leur employé et auraient remis la séance à une date ultérieure sans que deux accidents qui auraient pu être très graves les obligeassent à prendre cette détermination.

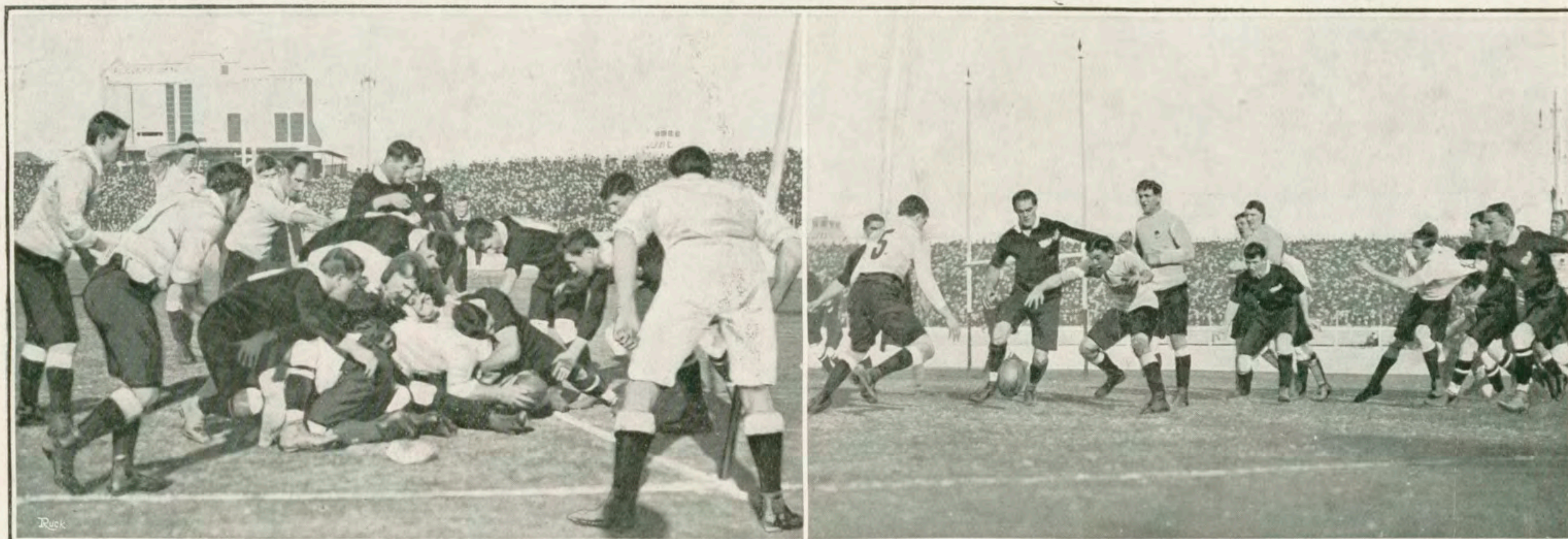
Première faute, donc, du docteur Phelan, l'inventeur des inénarrables joujoux servant à compter les coups!! Mais passons. Au cours du second match, un homme est projeté en dehors des cordes. Il tombe sur le sol, se reçoit sur la tête, et est relevé évanoui. « No decision », déclare le speaker. Seconde faute du docteur Phelan qui ne semble pas très au courant des règlements de la boxe. Un « no decision » est un combat pour lequel il est entendu d'avance qu'aucun verdict ne sera rendu. Ce qu'il fallait

prononcer, c'était tout bonnement « no contest ». C'est un rien, mais encore fallait-il le savoir. Enfin, le même accident se produit lors du match Young Brooks-Legrand, celui-ci tombant à son tour en dehors des cordes. Depuis le premier accident, les soigneurs passaient leur temps à courir autour du ring pour rattraper les hommes descendant de façon brutale et rapide de l'enceinte : Legrand est rattrapé, non sans s'être abîmé aux reins. On le relève, on l'assoit sur sa chaise, lorsque, soudain, le docteur Phelan semblant se réveiller se met à compter les secondes et à déclarer knock-out le pauvre Legrand, victime seulement d'un mauvais ring et d'un arbitrage pitoyable, troisième faute de M. Phelan, pour qui existent deux poids et deux mesures. Souhaitons que les organisateurs se privent à l'avenir de ses services, sans quoi la liste menacerait de s'allonger au plus grand détriment de la boxe.

Fort heureusement pour les organisateurs, l'assistance était choisie. Seuls quelques murmures s'élevèrent, mais la bonne éducation reprenant le dessus, ils s'apaisèrent promptement. Qu'eût-ce été dans une autre salle? J. M.

L'ÉQUIPE DE RUGBY DES MAORIS

Les Maoris, hier encore sauvages, sont passés maîtres dans l'art du football-rugby.



Australie contre Zélande.

Les plus fameuses rencontres mettent aux prises les « Maoris » de la Nouvelle-Zélande et les « Kangaroos » de Sydney.

Nouvelle-Zélande contre Galles du Sud.

Les clubs de rugby sont très nombreux en Australie et la Nouvelle-Zélande rencontre des adversaires capables de lui infliger des défaites.

L'Australie est en tant que pays sportif encore presque ignoré du grand public; c'est tout au plus si, en général, on daigne se souvenir que cette grande île de l'Océanie est la patrie des nageurs Tartakower et Beaurepaire!

Les forts en géographie, et ils sont rares, puisqu'il est admis depuis Bismarck que nous sommes, nous autres, Français, plus qu'ignorants en cette matière, se souviennent bien d'une certaine contrée nommée la Nouvelle-Zélande qui nous envoya, il y a quelques années, une équipe de rugby absolument extraordinaire : les « All Black » plus connus sous le nom de New-Zélandais.

Les joueurs furent considérés, à cette époque, comme de véritables phénomènes, absolument imbattables et tous, nous fûmes persuadés que nous avions vu la meilleure équipe océanienne. Quelle erreur est la nôtre! Nombreux sont les teams capables de triompher de nos anciens hôtes dont je ne nierai pas cependant



Les New-Zélandais.

Les New-Zélandais naguère se firent applaudir à Paris et retournèrent en Australie après une série ininterrompue de victoires.

la valeur. Les « All Black » et les « Vallabies », qui excursionnent aussi en Europe, sont, dans leur pays, presque considérés comme des clubs de seconde série et sont capables d'être vaincus par une douzaine de rivaux.

Ce n'est pas toutefois chez les amateurs qu'il faut chercher les maîtres du rugby, mais, bien dans les équipes professionnelles. Il faut d'abord mettre en tête, les « Maoris » de la Nouvelle-Zélande et les « Kangaroos » de Sydney.

Il est admis, ordinairement, que le meilleur de ces deux teams est le premier cité.

Les « Maoris », descendants des indigènes de la Nouvelle-Zélande, sont des athlètes puissants, dont les passes remarquablement violentes ne peuvent être arrêtées par aucune combinaison. De taille élevée, très résistants à la fatigue, ces anciens sauvages ont apporté dans la pratique du football rugby tout l'instinct de ruse de leur race. Ils se sont assimilés avec une facilité étonnante toutes les finesses de ce sport, la



Nouvelle-Galles du Sud contre Queensland.

Les équipes de la Nouvelle-Galles et du Queensland sont composées d'amateurs de la même classe que les « All Black » et les « Vallabies ».

Australie contre Nouvelle-Zélande.

Cette rencontre qui met aux prises des professionnels, est la plus célèbre. L'équipe zélandaise est considérée comme la meilleure.



L'équipe des Maoris.

Composée de descendants des indigènes de la Nouvelle-Zélande, l'équipe des Maoris est la plus célèbre d'Australie. Au centre, les chefs Maggie et Bella, leurs guides.



Les « All Black. »

Un des plus célèbres teams de la Nouvelle-Zélande, qui vint disputer de nombreuses rencontres en Angleterre où il triompha des meilleures équipes.

veille encore inconnu d'eux, ils l'ont façonné et approprié à leurs moyens physiques et en ont tiré cette tactique étourdissante, qui étonna si fort au début et nos voisins les Anglais, et nous-mêmes.

Leurs avants sont de solides gaillards qu'il est difficile d'arrêter autrement que par les jambes, et encore ! Ils ont une spécialité du dribbling qui laisse loin derrière tout ce que peuvent nous montrer de mieux les meilleures équipes écossaises.

Les lignes arrières extrêmement vites déroutent l'adversaire par des combinaisons de jeu qui leur sont absolument personnelles et une vitesse d'exécution fantastique.

L'un d'eux, Ashes, considéré comme le meilleur trois-quarts du monde, est connu de tous pour l'agilité avec laquelle il évite l'homme en sautant par-dessus.

On serait porté à croire qu'avec de semblables moyens, l'équipe australienne joue surtout en force : il n'en est rien, leur jeu extrêmement vite est surtout fait de tactique et de cohésion.

La composition des équipes est l'objet d'une

grande attention de la part des « Selectors » délégués par les Fédérations pour procéder à la composition des teams qui disputeront les grands matches. Quand arrive le moment de se mettre à l'entraînement, les joueurs abandonnent complètement leurs occupations et s'adonnent, simplement sous la direction d'un capitaine, à la pratique du rugby.

Les sélections de joueurs sont toujours faites avec le plus grand soin car, outre que l'on a tôt fait de se débarrasser d'un équipier qui ne donne pas tout ce que l'on attendait de lui, on révoque froidement le sélecteur cause de tout le mal ; or la fonction étant des plus honorifiques, chacun s'acharne à la garder, ce qui fait que le choix des joueurs est souvent admirablement bien fait ! Que n'agit-on de même en France !

Les « Maoris » entreprirent, il y a quelques années, une tournée en Europe et remportèrent une série de victoires sensationnelles ; malheureusement, l'entraînement et le surmenage s'étant fait sentir, ils succombaient en fin de saison devant le comté de Kent qui triomphait par 33 points à 3.

Les journaux anglais ne se firent pas faute de leur jeter la pierre ; l'un d'eux, néanmoins, reconnut courageusement que les Australiens n'avaient pas été vaincus sur leur forme et qu'ils étaient hors de toute condition.

L'équipe des « Maoris », composée, comme je l'ai dit plus haut, de descendants des indigènes de la Nouvelle-Zélande, est un team des plus curieux dont les équipiers ont conservé des coutumes qui leur sont propres.

Beaucoup même gardent encore le costume national, et rien n'est plus curieux, un jour de grand match, que voir pénétrer sur le terrain l'équipe zélandaise précédée des deux chefs, Maggie et Bella, à l'accoutrement aussi voyant que criard. Quel joli succès ils auraient à Paris ! Mais n'avons-nous pas été, au Parc des Princes, tout surpris, le jour où les Ecossais sont venus chez nous, précédés de leurs joueurs de cornemuse. Autres pays autres mœurs. Là-bas on ne s'intéresse qu'aux joueurs et la jolie partie, que disputent toujours les Maoris, fait passer inaperçus les oripeaux des chefs indigènes.

JEAN AUGER.



Maoris contre Kent.

Après une série de victoires sensationnelles, l'équipe des Maoris vient de se faire battre à Blackheath par l'équipe du comté de Kent, qui triompha par 33 points à 3. Les New-Zelandais étaient alors complètement surentraînés et hors de forme.

LE MONDE ET
LES SPORTS

LES journalistes sportifs ne sont pas tous jours très au courant des choses de la boxe. C'est ainsi que dans plusieurs feuilles parisiennes on a pu lire l'autre jour que « le boxeur français (sic) Hogan avait mis Brown knock-out en dix rounds, à New-York. »

Or, cet Hogan est un boxeur américain. Le nôtre étant encore au régiment, il lui aurait été difficile de combattre à New-York, puisqu'il ne peut même le faire à Paris. Quant à « Brown knock-out », il faut lire Knock-out Brown, ce qui n'est plus du tout la même chose; Knock-Out est seulement le sobriquet dont se pare l'Américain Brown.

L'EXEMPLE des Afrikanders partant en tournée comme de véritables artistes dramatiques, semble avoir porté ses fruits dans le pays de Galles. L'Oriental Star Rugby F. C. s'embarquera bientôt pour la France se rendant à une invitation du Stade Bordelais. S'il se trouve à Paris un team désireux de se mesurer avec des adversaires de classe, la veille de Noël et, aussi sur la route de Bordeaux à Toulon, quelques sociétés avides de relever leur amicale provocation, M. Davies, station Road, Llanelly, se chargera d'organiser ces rencontres et répondra à toute proposition.

LA direction du Palais des Sports nous avait prouvé jusqu'à présent qu'elle savait organiser des réunions aussi variées qu'intéressantes, aussi ne peut-elle s'en prendre qu'à elle-même si, dimanche dernier, le public, fatigué par les fastidieuses séries du Prix Stocks et le délayage de la course scratch, se mit en devoir de tout saccager quand les 47 concurrents de la course de primes refusèrent de s'aligner, à juste raison d'ailleurs, dans cette épreuve dont le premier prix était de 30 francs !

C'EST un de nos plus jeunes et de nos plus brillants joueurs de tennis. Il appartient à un club dont le professeur possède une certaine qualité, notre anecdote en fait foi. Ce professeur, brave homme au fond, a toujours soigné de laisser gagner quelques jeux à ses élèves, afin de satisfaire leur honneur. Le jeune champion ne voulant pas être traité comme le commun des mortels, déclara péremptoirement à son mentor au moment de sa leçon :

— Si vous ne défendez pas régulièrement votre chance et si je vous suis supérieur, je ne vous payerai pas vos leçons.

Cette menace décida le professeur. Le jeune champion fut battu par 6 — 0. Il n'en est pas encore revenu.

C'EST avec un réel enthousiasme que la colonie anglo-américaine de Paris a appris l'ouverture du court de Squash (le premier sur le continent), construit par la Société Immobilière et Sportive aux Tennis Saint-Didier, 60, rue Saint-Didier.

Aussi, chaque jour peut-on assister à de très intéressantes parties entre les meilleures raquettes d'outre-Manche et d'outre-Atlantique, sur le nouveau court.

Les sportsmen français, désireux de s'initier au nouveau jeu n'ont qu'à passer rue Saint-Didier, ou même, à défaut, à demander la notice relative au Squash, que leur enverra gracieusement, et sur simple demande, la Direction du Tennis Saint-Didier.

CE QU'IL FAUT LIRE



Le Football, par C. Gondouin et J. Jordan, préface de Dedet, collection de Sports-Bibliothèque; le volume 6 fr. Librairie Pierre Lafitte et Co.



Voir dans le numéro de Noël de Je sais Tout (1 fr. 50, 200 pages dont 64 en couleurs), l'article de R. Garros sur l'acrobatie en aéroplane.

L'aviateur Allard, un des concurrents du Circuit Européen, deuxième du Prix des Escales.

Le L'Gaubert, qui a perdu l'œil droit à la suite d'une terrible chute, vient de passer son brevet supérieur.

Paul Lesaut, vainqueur de l'épreuve des « Gagne-Petit », devant Marcel Latriche et Roger Clabaux.

Le capitaine Etévé explique au roi de Serbie, Pierre I^{er}, la manœuvre de nos avions militaires.

Un curieux aéroplane inventé par un constructeur de Buenos-Ayres.

Berline aérienne de cent chevaux à M. Deutsch de la Meurthe; elle est très confortable, le pilote est à l'avant.

Le constructeur d'automobiles L. Delage, prend la parole pour remercier ses amis et collaborateurs qui se réunirent au nombre de 635, au Palais d'Orsay, pour fêter sa cinquième année de production et sa victoire dans la Coupe des voitures, à Boulogne.

Reproduction de l'affiche du troisième salon de la locomotion aérienne.

Le recordman de la hauteur Roland Garros, emmène notre collaborateur Jacques Mortane, pour le faire participer à une séance d'acrobatie aérienne.

Une limousine automobile a culbuté au passage à niveau des Maisons Blanches, sur la ligne de Ruffec.

Le général Toutée, entouré de son état-major, aux courses de Lalla-Marnia.

La cyclonette à pétrole, qui pèse automatiquement et effectue les livraisons d'une maison de charbons de Berlin.

Principaux Résultats techniques du 16 au 19 Novembre

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 17 NOVEMBRE. — Dereczin. — M. Jules Dubois, parti de la Motte-Breuil, le 16 novembre, a bord du Vo ta, atterrit à Dereczin, dans le district de Brodno (Russie), après avoir couvert 1.600 kilomètres.

— Brème. — L'aéronaute Louis Pierron, à bord de l'Hélène, va de Paris à Heyerswège, près Brème, couvrant une distance de 700 kilomètres.

ATHLÉTISME

JEUDI 16 NOVEMBRE. — Course à pied. — Colombes. — Jean Bouin bat le record du monde de la demi-heure, couvrant 9 kilom. 721 mètres.

— Boxe. — National Sporting Club. — Young Brooks est déclaré vainqueur de Leirard au 3^e round.

SAMEDI 18 NOVEMBRE. — Boxe. — Wonderland. — Herbert bat Jamy qui abandonne au 3^e round; Alf. Reed bat aux points Brochet en 10 rounds.

DIMANCHE 19 NOVEMBRE. — Football rugby. — Parc des Princes. — Le Stade Français triomphe par 33 points à 0, du Paris Université Club.

— Colombes. — Le Sporting Club de Vaugirard bat le Sporting Club Universitaire par 6 points à 3. Et le Racing Club de France marque 29 points contre 0 au Havre Athletic Club.

— Football association. — Saint-Ouen. — Le Red Star Amical Club est vainqueur du Cercle Athlétique de Paris par 2 buts à 0.

CYCLISME

DIMANCHE 19 NOVEMBRE. — Palais des Sports. — Course scratch : 1. Martin; 2. Heller; 3. Polledri.

Prix Stocks (séries de 12 kilom. 500 derrière motocyclistes). Se qualifient : retard, en 10 m. 43 s. 2/5; Nat Butler, en 10 m. 39 s.; L. Didier, en 10 m. 39 s.; Darragon, en 10 m. 43 s.

Finale (30 kilomètres) : 1. L. Didier, en 24 m. 54 s. 3/5; 2. Darragon, à 400 m.; 3. Butler à 1.000 mètres; 4. Pétard, à 4.500 mètres.

Match Ellegaard-Otto Meyer. — Les deux manches sont gagnées par Ellegaard.

HIPPISME

JEUDI 16 NOVEMBRE. — Prix Carnot (steeple, 4.200 mètres, 6.000 francs) : 1. Montagnard, à M. Descaux (A. Bensou); 2. Feu de Bois; 3. Maxima II. — P. M. : gag., 23 francs.

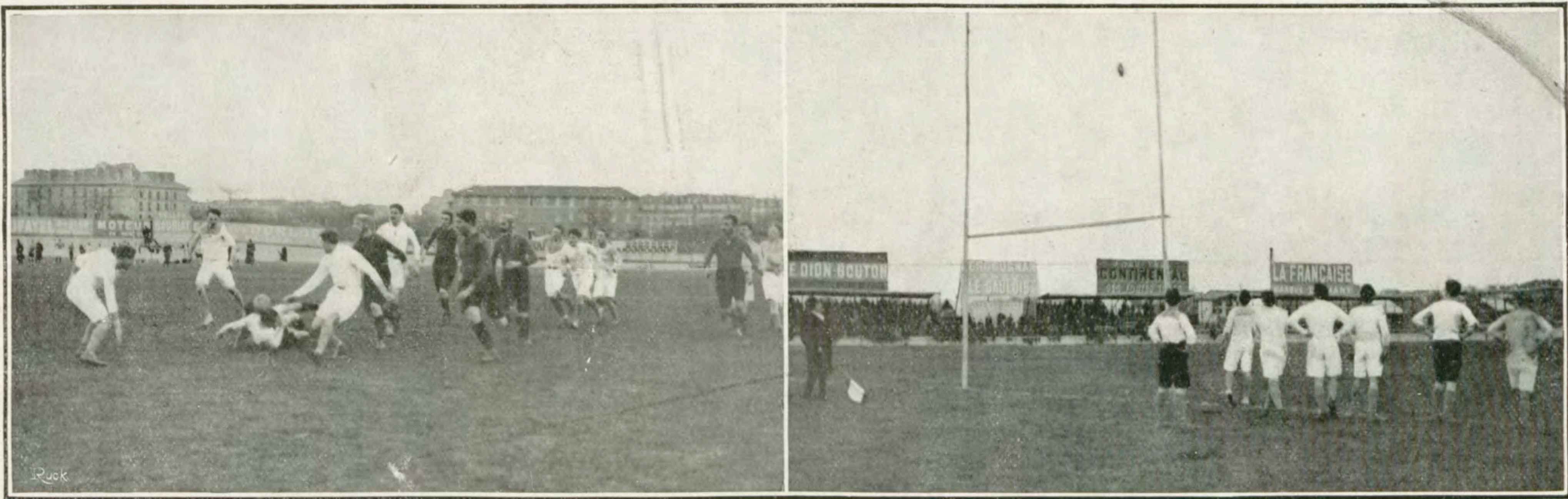
Prix de Vincennes (haies, 3.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Pont du Diable, au baron L. de Bourgoing (W. Head); 2. Roitelet IV; 3. Saint Potin. — P. M. : gag., 151 francs; pl. 20 fr. 50, 24 fr. 50, 13 francs.

VENDREDI 17 NOVEMBRE. — Prix Gulistan (steeple, handicap, 4.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Monticello, à M. O. Kilekian (A. V. Chapman); 2. Gibichung; 3. Saut de Loup. — P. M. : gag., 50 fr. 50; pl., 19 fr. 50, 22 fr. 50, 27 fr. 50.

DIMANCHE 19 NOVEMBRE. — Auteuil. — Prix Montgomery (handicap, 5.500 mètres, 40.000 francs) : 1. Corncob, à M. Fischhoff (Williams); 2. Primat; 3. Les Aldudes. — P. M. : gag., 572 francs; pl., 99 francs, 147 fr. 50; 30 fr. 50.

Prix Le Hon (steeple, 3.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Port au Prince, à M. C. Blanc (R. Sauval); 2. Petit Duc; 3. Vinifera. — P. M. : gag., 51 francs; pl., 19 francs, 16 fr. 50.

VAUGIRARD TRIOMPHE DU SPORTING



Le match Stade-Paris-Université-Club.

Cette rencontre fut l'occasion, pour le Stade Français, d'une facile victoire, le P. U. C. ayant succombé par 36 points à rien.

Le Stade transforme.

Le Stade s'annonce comme l'équipe redoutable de Paris. Les Universitaires n'avaient pas encore subi une telle défaite.

Le fait saillant de dimanche dernier a été la victoire de Vau-

QUAND je disais que, cette année, le championnat nous réserverait quelques surprises je ne me trompais pas. Toutes les équipes sont actuellement en forme, et aux trois teams capables de s'approprier le titre, teams que j'avais cités dans le précédent numéro, il va falloir ajouter Vaugirard, qui vient d'infliger au Sporting une défaite imprévue.

Le S. C. U. F. a-t-il été battu sur sa valeur ? Je ne le crois pas, il faut plutôt chercher la cause de la victoire de Vaugirard dans l'excès de confiance où se tenaient leurs adversaires ; cela n'enlève d'ailleurs rien au mérite des vainqueurs qui sont, je l'ai toujours dit, capables de tenir en échec et de battre, comme ils viennent de le prouver, les meilleurs qui ne se défont pas assez d'eux.

Voilà une rencontre qui va faire des heureux dans un club voisin, et qui rend plus incertaine que jamais l'issue finale du Championnat de Paris.

Le Stade Français, confirmant mes impressions de la semaine dernière, vient de triompher du P. U. C. par 33 points à rien. J'espérais certainement une victoire du Stade Français, mais je ne l'aurais pas crue si complète ! On les poulains de Duval forment l'équipe



Le Racing bat le Havre.

A Colombes le Racing Club de France a triomphé du Havre Athletic Club par 29 points à rien.

girard qui a triomphé du Sporting par 6 points à 3.

la plus redoutable de Paris, ou les Universitaires sont en déclin, ce qui m'étonnerait, car leurs dernières rencontres ne permettaient pas de les juger ainsi.

Leurs vainqueurs seraient donc tout indiqués comme favoris si... le cas Vareilles ne s'était pas présenté.

Je ne vois d'ailleurs pas ce que l'on reproche au Stade Français, lequel a agi très loyalement, Vareilles n'ayant pas que je sache joué dans un autre club depuis le commencement de la saison.

Ce sont de petites mesquineries que l'on ne s'explique pas, étant donné surtout qu'il n'est pas un club qui n'ait à se reprocher de pareilles peccadilles.

En tout cas, le fait brutal de dimanche est que quatre clubs sont également sur le même rang, si l'on accepte le Sporting Club de Vaugirard à qui je ne crois pas encore assez d'étoffe pour gagner un championnat.

Il est probable que les matches retour seront beaucoup plus acharnés, tout le monde fera l'impossible pour triompher, et le succès que les « Verts et Blancs » ont remporté ne se renouvellera sans doute pas si les autres clubs se mettent sérieusement au travail.

J. A.



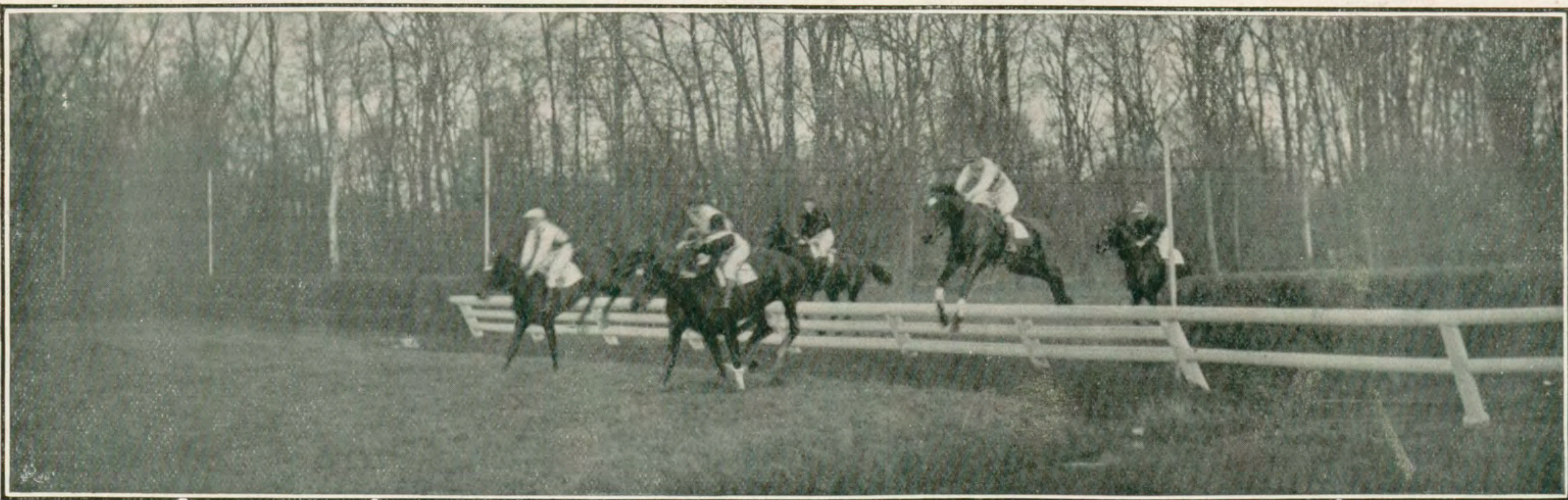
Un arrêt du Racing.

Le Club Parisien a dominé manifestement son rival, dont l'équipe semble moins dangereuse que les années précédentes.

Vaugirard bat le Sporting.

Par 6 points à 3, les « Verts et blancs » ont triomphé des « Blancs et noirs ». Cette victoire imprévue fait honneur à Vaugirard.

LE DIMANCHE D'AUTEUIL



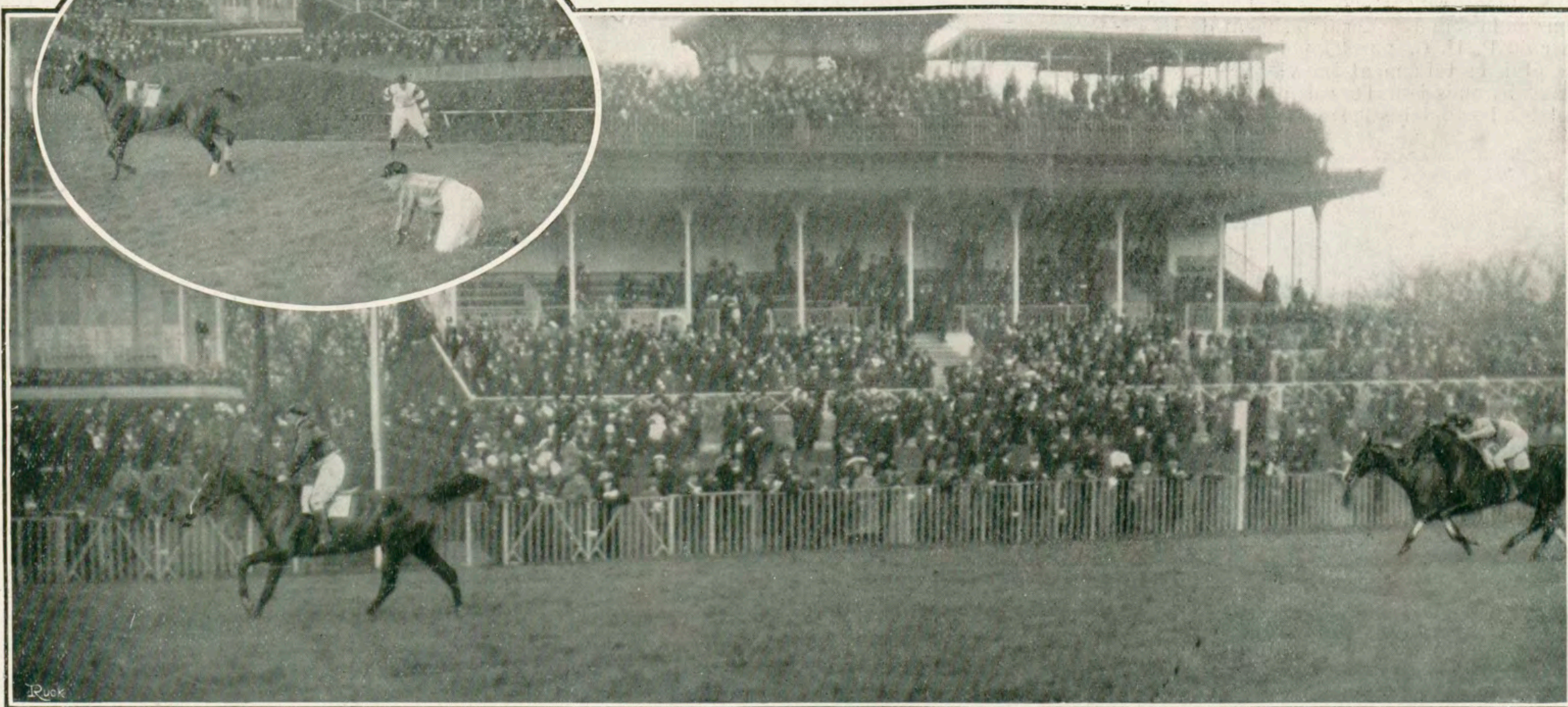
Le saut du brook dans le Prix Le Hon (steeple, 3.100 m., 10.000 fr.). — Auteuil 15 novembre.

Gros Risque partait en tête. Il tombait au talus. Petit Duc et Port au Prince sautaient ensemble les derniers obstacles et, sur le plat, Port au Prince réglait facilement de six longueurs Petit Duc, Vinifera était troisième devant Lipari II.



Le saut de la rivière dans le Prix Montgomery.

Guillaume menait au départ devant Coquet II, Primat, Iule, etc... Au premier saut de la rivière, Bruges et Feu de Bois culbutaient. Au mur en pierres, c'était au tour de Hopper.



Corncob

Primat Les Aldudes

L'arrivée du Prix Montgomery (steeple, 5.500 m., 40.000 fr.)

Dans les tournants, Corncob venait avec les premiers et se détachait dans la ligne droite. Sur le plat, il s'assurait l'avantage pour l'emporter de cinq longueurs sur Primat, à une tête devant Les Aldudes. — En médaillon, la chute de F Hardy et de R. Sauval à la rivière.